

第5回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山梨県地方協議会議事録

日時： 平成28年12月7日（水） 14:00～16:00

場所： 山梨運輸支局 2階会議室

出席： 別添出席者名簿のとおり

I. 開会

山梨労働局・能坂局長あいさつ

能坂委員

山梨労働局の能坂でございます。

日頃から色々な点で多大なご協力を賜っておりますこと、まずもって厚く御礼を申し上げます。

本日、年末の何かとお忙しい中、第5回目となります「トラック輸送における取引環境・労働時間改善山梨県地方協議会」にご参集を賜りまして本当にありがとうございます。重ねて厚く御礼申し上げます。

前回の第4回協議会は書面開催ということでございましたので、本年度はこれが初めての開催となります。メンバーも一部替わられましたけれども、引き続きよろしくお願いを申し上げます。

さて、本日は議事次第のとおり、前回ご承認いただきましたが、本年度から2年間の予定で実施いたします「パイロット事業について」でございます。

ご協力いただきます対象企業の企業概要、実証実験のプラン、そして今後の進め方についてご議論をいただくということになるかと思います。是非、忌憚のないご意見をいただければと思います。

なお、山梨県内と県外を結ぶトラック輸送の実態調査の結果、パイロット事業を実施する上でトラック輸送における大きな問題点、そして新たな課題をあぶり出し、それを解決する上で糸口になると思います。

特にこのパイロット事業において、輸送における問題点を共有した上での改善ノウハウというのは、当然輸送業者のみならず、荷主側の長時間労働の抑制、そして、生産性の向上にも繋がると信じております。

そして、この事例は今後策定されるガイドラインにも反映されるということになっておりますので、よろしくお願いをいたします。

また、働く方々の労働時間の改善は、トラック輸送における人材確保の観点からも、そして生産性向上の確保の観点からも、喫緊の課題となつていようかと思います。

さらには、ご承知のとおり過重労働が認められた事業所で発生した脳・心臓疾患による死亡事故、あるいは自殺、こういったニュースが最近よく取り上げられております。労働法令の遵守はもとより、快適な職場環境を実現するということの大切さを改めて認識しているわけでございます。

本日も山梨県内の実態に即した忌憚のないご意見、そしてご提案を賜りながら、是非

いい形で進めてまいりたいと思いますので、どうか活発なご議論をお願い申し上げます。
して、挨拶とさせていただきます。

どうぞ、よろしくお願いを申し上げます。

関東運輸局・小椋部長あいさつ

小椋部長

関東運輸局自動車交通部の小椋と申します。今年の6月に着任いたしました。どうぞよろしくお願いたします。

この取引環境や労働時間の改善を目的としたパイロット事業につきましては、今現在、関東管内1都7県すべてで構成するメンバーが確定し、現在この事業の実施に向けた取り組みが進んでおります。

関東管内を見ますと、地域によって積荷が違っていたとか、あるいは環境もかなり異なっており、非常に興味深い結果がそれぞれの地域ごとに得られるのではないかと期待をしております。

この取り組み自体、本日お見えの労働局様、農政局様、それから山梨県をはじめ関係機関、それから荷主の皆様方、それから物流業界の皆様方はじめ、関係者のご理解ご協力があつて進んでいくものと思っております。引き続き皆様のご理解ご協力をお願い申し上げたいと思っております。

この取り組みと並行しまして、国土交通省におきましても、現在荷主との連携や事業の共同化等による生産性向上方策に関するガイドライン策定ワーキンググループというものが10月から開催されております。具体的にはこのような物流・取引環境労働時間の改善も目標に、例えば荷主同士で連携をして共同配送が出来ないか、荷主と運送事業者の協議によって物流条件の緩和が図れないか、あるいはトラック事業者間で協力をして、事業の効率化が進められないか、このようなことについて、荷主様、それから事業者様から意見をいただきながら議論を進めまして、1月を目標に事例の収集、あるいは課題対策についてのガイドラインの策定を進めているところでございます。今日これからご議論いただきますパイロット事業をはじめ、こうした取り組みを通じて取引環境の改善や、労働時間の改善を図っていきたいと思っております。

今日、このパイロット事業の実施にあたりましても、皆様から本日ご意見をいただき、実りある取り組みにしていけたらと思っております。

本日はどうぞよろしくお願いたします。

関東農政局・岡本補佐あいさつ

岡本補佐	今回からオブザーバーとして参加させていただきます、農林水産省関東農政局の岡本と申します。よろしくお願いいたします。 農林水産省としても、生産者の所得向上のひとつとして物流コストの削減が大きな課題となっており、国土交通省様をはじめとして関係省庁様と連携して課題解決に努めていく必要があるということで、今回からこの協議会に参加させていただくことになりました。 特に、パイロット事業で農畜産物や飲食料品を扱う県の協議会に参加させていただくこととしております。 今回、山梨県様が初の参加ということで、まずは勉強させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。
------	--

II 議題

1. パイロット事業の対象集団について

資料1に基づき事務局より説明

塩津委員	高速で2時間ということだが、できれば下道で行ってほしかった。 この場合は下道で行くのが普通ではないか。
事務局	運送事業者を確認したところ、中央道は使用するが、圏央道は割高であるため、経費のためにも下道を使用している、ということを知っている。 高速を使用するのはたしかに速いが、走行時間とコストを比較すると、圏央道は下道を使うのがいい、という判断のようだ。

2. パイロット事業の実証実験プランについて

資料2に基づき事務局より説明。

事務局	今回の実証実験『2本の柱』について運送事業者に連絡し、他に課題等はないか確認したところ、「この2本をやっていただくだけでも、ものすごく短縮される。非常に助かる。」との話をいただいている。
塩津委員	昼間の積み込みを深夜に行い時間短縮を図っているとのことであったが、この場合費用が増すと思われるが、そのような事についてはここでは取り上げないのか。
事務局	昼間の積み込みを深夜に行うというのは、この実証実験をやる前からの対策であり、運送事業者からは非常に助かっているということを知っている。 昼間に積み込むと翌朝6時まで大分時間が空き、手間が増えてしまうため、深夜に積み込み、そのまま桶川センターに向かい荷を降ろすことにより、効率化を図れる、という

ことのようにだ。
そのため、この協議会のために深夜にさせていただいたのではなく、その前から変更していたという状況である。

坂本委員 ネットを使用した予約受付だが、これはドライバーが行うのか。

事務局 そのとおり。

坂本委員 現場近くまで行って、どこかで停まって予約する、という方法か。
それとも出発前か。

事務局 現在は、夜0時から守衛による受付を行い、朝6時以降から荷下ろしを行っていた。
予約システムを利用すると、3日前から予約することができる。

坂本委員 そんなに前からだと、当日の交通事情等が影響してくると思うが、それらは考慮しない
ということでもいいか。

事務局 例えば、深夜発荷主から出発する前、当日朝7時の予約をすれば、桶川センター到着後
、それほど待たずに荷下ろしすることができる、ということである。

坂本委員 それではあまり意味が無いのではないか。

事務局 予約システムを利用しない場合は、自分の順番が来るまで待機しなければならず、朝7
時に作業する予定が例えば8～9時になることになる。

坂本委員 例えば交通事情等で到着が遅れてしまった場合は、ペナルティのようなものはあるのか
。

事務局 そこは無かったと思う。

坂本委員 予約時間に間に合わせるために、ドライバーが無理をする可能性も出てくるのでないか
。

事務局 そこはやりようではないか。
ギリギリの時間に予約を行うようであればそのようなことも考えられるとは思う。

坂本委員 モラルの問題ということか。

事務局	そのとおり。 運用方法も、慣れれば非常にいいものだとは認識している。 朝5時に着いたが20番目で、作業が朝10時からだったとなると5時間の待機となるが、深夜3時に朝6時からの作業の予約を行えば、短い待機時間で済むことができる。
坂本委員	確かにいい方法だと思うが、3日前から予約可能であるのならば、事前に作業する順番をある程度決めてしまえば、それで問題無いのではないかと。
事務局	3日前、というのを長いとするか短いとするかだと思うが、実際の運用上では空いている時間に予約ができるので、荷を積み込んだ際に予約をするのがベストではないかと。
坂本委員	自身でタイミングを作れば、十分にできるということか。 どのくらいの荷物が把握しているのだから。
事務局	そのとおり。 ただ、九州・東北等遠方の事業者が1~2日前に予約を入れる、という可能性はあるが、それは今回の実験の対象にはなっていない。
坂本委員	やってみなければわからない、ということか。
事務局	そのとおり。
坂本委員	まだ疑問に感じるころはある。
塩津委員	予約システムは試験運用のため、使用する事業者を限定しており、問題無く運用できると思うが、これが実用化されたときには各社一斉に予約を行うため、希望する時間に予約が取れないと思うが、そこはどうか。
事務局	パイロット事業というのは、実証実験を行いどの程度改善されるかを調査するものであるため、今回の実験が成功すれば、今後は着荷主側で努力していただき、本格的なシステムを導入することになると思う。 しかし、コストがかかる話であるため、今回の実験で使ったシステムと全く別になる可能性もある。
塩津委員	今回の実証実験の内容は、深夜に荷を積み、予約し、早朝荷下ろしができる、という想定で計画が作成されており、今後予約システムが一般化し、すべての事業者が予約できるようになると、深夜に荷を積み込む意味が無くなり、余計にコストがかかるのではないかと。

事務局	<p>そこは着荷主から意見をもらっている。</p> <p>実証実験で使用する予約システムは試験的なものであり、広く使うようなものではない。あくまでも試験導入的なソフトである。</p> <p>そのため、これをすべての事業者が使用できるようにするのは莫大なコストがかかる上、パレット下ろしのためのバースも足りておらず、今回は実験として運送事業者に使用してもらおう。</p> <p>今後システムを導入したとすると、パレット下ろしが増えるために手下ろしバースをパレット用に変更するとか、パレットで下ろした後に作業する人員を増やす必要があるために人的コストが増加する、等が考えられるため、すべてを同時に始めるというわけではない。</p>
坂本委員	同時に何台まで着床できるのか。
事務局	3バースなので、3台である。
坂本委員	1日何台くらい入るのか。
事務局	<p>60台程度である。</p> <p>ただ、荷下ろしを行うバースと出荷バースは別である。</p>
町田委員	<p>運送事業者は発荷主から着荷主への片道運行である。</p> <p>しかし実際は着荷主で荷を下ろした後は、帰りに運送するための荷を積んでいるはずであり、労働時間の削減だとか長時間労働の観点からいくのであれば、片荷だけのパイロット事業でも削減できる部分はあると思う。</p> <p>しかし、帰りの荷物を取り、他の場所で荷を下ろし、山梨へ帰ってくるということを考えると、これでは半分の削減しかできないのではないかと。</p> <p>今回の実証実験が上手くいったとしても、他の60台が同様の作業を行うとなると、必然的に自分の順番が遅れてしまう。</p> <p>そうすると、荷下ろし後の作業等に影響するため、拘束時間等も結果として長くなってしまう。</p> <p>この辺りもパイロット事業で検証した方がいいのではないかと。</p>
事務局	運送事業者のデータをコンサルから見せてもらったが、下ろすのは着荷主だけではなく、他にも3ヶ所ほど寄ってから戻っているようだ。
町田委員	バラで下ろしているの、パレット積みではなくバラで積んでいるということか。
事務局	パレット積みのバラ下ろしである。

町田委員	<p>しかし資料の中では、積載効率が落ちるためにバラで下ろしていると記載があった。その辺りが矛盾している。</p> <p>積載効率に言及するのであれば、パレット積みもバラ積みも一緒である。</p>
事務局	<p>パレット積みだとデッドスペースができてしまう、ということではないか。</p>
町田委員	<p>デッドスペースができてしまうので、バラで手積みするわけか。</p>
事務局	<p>今回の実験では積まない。</p>
町田委員	<p>積載効率という名前が出てくるということは、距離制の運賃にはなっているが、実際はキロ制の運賃なのか、個別の運賃なのか。</p> <p>個別の運賃であれば積載効率を考え、物流業者はバラで積む。</p> <p>その辺りはどうなのか。</p>
事務局	<p>今回は、パレットとバラを同時に積む、ということではなく、すべてパレット積みである。</p> <p>パレットで積み、パレットで下ろすことにより、どの程度の時間短縮になるかを実験するというもの。</p> <p>実験内容で効果がどのくらい出るのか、効果を事例集に掲載する、というのが目的である。</p> <p>一方で、他で積み込む荷については、今回の実験では見ていない。</p> <p>ある一点について実験を行い、良い結果がでたら好事例として発出し、荷主や運送事業者に広めていくというのが趣旨。</p> <p>そのため、他での作業については、成功事例を参考に、荷主と運送事業者が力を合わせて解消していく、と考えていただくとわかりやすいのではないかと。</p>
町田委員	<p>全体的に考えるのではなく、一部だけの検証を行うということか。</p>
事務局	<p>そうである。</p> <p>全社で行うとなると荷主も混乱してしまう。</p>
町田委員	<p>行き2時間、帰り2時間、休みを1時間はさみ、1時間下ろし、2ヶ所下ろすのに3時間かそれ以上かかる。</p> <p>いずれにしる8時間じゃあ収まらない。</p>
事務局	<p>今回はコンサルタント会社との調査契約だけであり、それ以外のシステム導入や物品購入、人件費等の予算は想定外。</p> <p>そのような状況なので、今回お示したような内容の実証実験を行い、その結果をもって事例集を作成する、ということになる。</p>

町田委員	私は初めての出席なので今までの流れがわからないのだが、運賃をもう少し頂けるとか、予算をもう少し頂けると、時間短縮等も分割して行えばできると思うのだが、そういうことは無視しているのか。
事務局	現在各都県で行っているのが、パイロット事業の実証実験であり、運賃や労働条件等の問題については、国土交通省により全国ベースの協議会等を立ち上げ取り組んでいる。国土交通省のHP上でプレスリリースや協議会の議事録や資料を公開しているので、そちらをご覧ください。
町田委員	部門別に行くと、解決にならないのではないかと。 一体的に考えながら、というのはできないのか。
事務局	すべてをまとめて議論しても統率がとれないのではないかと。 問題を個々に解決していく方が効率的だ、と個人的には思っている。
塩津委員	最近、荷主作業員の高齢化の影に隠れて、運送事業者に付帯作業が多分に係っているのが実態である。 作業料金も発生せず、付帯作業だけが増えてきている。 運送事業者も、荷の積み込みは運転者が行っていると思う。 運送事業者の理想は、車場受けの車場渡しである。 ただ荷物を運ぶだけであるが、それでは運送事業にならないので色々な付帯作業が付いてきており、さらにその作業時間が延びてきているのが現状である。 その付帯作業には料金は一切発生していない。 パイロット事業なので、どの程度の付帯作業が運送事業者に発生しているのかも検証していただきたい。それも時間短縮に大きく関係してくる。 そちらに作業を渡したから社内の人員整理ができて良かった、と荷主に言われるため、泣いているのはこちらである、と説明しても理解してくれない。 しかしその結果、付帯作業により運転者が2~3時間余計に仕事をしているというのが現状である。
事務局	運送事業者からは付帯作業について聞いている。 今は少なくなったが、昔は所定の棚まで持っていかさされたこともあったようだ。
塩津委員	今も多い。
事務局	もう一つ、パイロット事業の内容として荷主側からの付帯作業の見直しというのは、47都道府県の中で出てくるのではないかと思う。 すべての都道府県の実験内容が山梨と同じという訳ではないので、様々な実験結果が出てくると思われる。

常葉委員	<p>付帯作業の関係であるが、荷のラッピングという付帯作業時に、荷主からラッピング資材を持ってきてくれと言われることもあるようだ。</p> <p>運転者がラッピングをして、荷を積み込むというのも仕事なので、労働時間としてカウントすると適正運賃と比較するとダンピングになる。</p> <p>今回の運送事業者では、ラッピングは発荷主で行っているが、他の農畜産物の運送ではラッピングやコンテナへの積み込みという付帯作業が発生しているようなので、そこも検討していただきたい。</p> <p>それから、実証実験のプランのうち、実施期間を12月16日の検討会で決定することだが、この実施期間のプランはあるのか。</p> <p>また、作業負荷について運転者から意見収集するとあるので、付帯作業等の細かい作業について、実態を収集していただきたい。</p>
事務局	<p>『議題3. 今後の進め方』にて説明をする予定である。</p> <p>付帯作業等については、参考になる事例があれば今後の協議会にて報告させていただく。</p>
小椋部長	<p>付帯作業についてだが、高速料金等を含め全国的に話題になっている。</p> <p>夏頃に荷主や運送事業者にヒヤリングをした際にも、そのような話が少し上がっており、検討のポイントになっている。</p> <p>荷主と運送事業者との関係もある中で、どのような改善方法があるのか、情報等が入ればご案内させていただく。</p> <p>荷主、運送事業者と個別に事情があるため、すぐにとはいかないと思うが、少しずつ改善方法を見つけていければと思う。</p>
五十嵐委員	<p>荷主企業としてなにかあるか。</p>
原委員	<p>この協議会の趣旨の中で、今回のパイロット事業改善策というのは、生産性を高めて利益幅を大きくする方法として非常によろしいかと思う。</p> <p>労働時間の改善、という点で伺いたいのだが、例えば13時間働いて3万円の利益がでる仕事があったとして、その仕事が8時間になった場合、残った5時間には次の仕事をつけるのか。</p> <p>利幅は同じで労働時間を短縮するか、それとも延ばすか。</p>
塩津委員	<p>運送事業者として、長時間労働は一切やりたくないが、それでも長時間労働になってしまうのは料金的な問題や付帯作業があるからである。</p> <p>しかし料金的な問題がある程度改善されると、1日1行程が2日1行程、月に15行程くらいで従業員は十分生活できる。</p> <p>そのため、8時間で同じものが得られるのであれば、運送事業者は無理をしないのではないか。</p>

	<p>もっと儲けようとする事業者が無いとは言わないが、私たちからすると8時間で収まっているのが一番である。</p>
坂本委員	<p>運転者に休んでもらうことも必要である。</p> <p>今の状況だと、時間的な問題等があるため運転者を休ませる時間がない、ということを考えると、13時間が8時間になるのであれば、5時間はうちに帰って休みなさい、というようになると思う。</p> <p>どんな会社の社長であっても、事故が起きるのが一番怖い。</p>
原委員	<p>その目線を合わせておかないと、今回のパイロット事業を成立させ、展開していくということが難しいのではないか、という認識を持っている。</p> <p>このようなことを荷主としてやっていかないと、我々の生産性も落ちる。</p> <p>運転者を待っているだけでは、荷がいつ入ってくるか把握できていないと、こちらも作業の組み立てができずに生産性が落ちてしまうため、予約システム等は荷主としてもありがたい。</p> <p>作業の計画が組み立てられるというのは大きなメリットになると感じている。</p>
町田委員	<p>先ほどの13時間働いて3万円という例だが、普通は8時間で考えるべきではないか。</p> <p>それから3万円というのは、今運賃は全部3万円くらいではないか。</p> <p>4トン車が3万円くらいで、大型はそんなにいかない。4万円くらいではないか。</p> <p>ちょっと例としてはいかがなものか。</p>
原委員	<p>利幅については理解している。</p> <p>あくまでも例えばの話である。</p>
塩津委員	<p>山梨の運送業者が大型車で東京まで水を運んだ場合、いくらくらいになるかご存じか。</p>
原委員	<p>大体2~3万円くらいではないか。</p>
塩津委員	<p>そのとおり。</p> <p>大型車1台、運転者を使い1日8時間、これで運送事業者が成り立つと思うか。</p>
原委員	<p>思っていない。</p> <p>原価割れしているのは重々承知している。</p>
塩津委員	<p>だが、長時間労働もしたくない、色々やりくりしながら運送事業者はやっていると思う。</p> <p>パイロット事業は時間の問題だけであり、手待ち時間が無くなり総労働時間が減っていくことについての検証であるが、それが終わったらもう少し踏み込んで料金的な問題も</p>

	<p>改善してほしい。</p> <p>料金の話を荷主にしても、10人中10人が首を縦に振ってくれない非常に難しい話であり、ガイドライン的なものを作ったとしても、それだけでは終わらない話もあるので、お願いしたい。</p> <p>緑ナンバーであるから、タクシーと同様に運賃メーターを設置し、キロいくらです、といったようなことも考えられるのでは。</p> <p>なかなか難しいが、運送事業者が長時間労働をしなくても食べていけ、従業員の確保ができ、雇用が抱えられ、なおかつ会社が成り立つような形でやれるのが一番の理想だと思う。</p> <p>是非ともお願いしたい。</p>
仲澤委員	<p>気になった点が2つある。</p> <p>1つは流通センターが推奨しているパレットの積み方をしたことによって積載効率が落ちるわけだが、指定の積み方をして荷下ろしするのがスムーズになった場合、積載効率は逆に言うと悪くなるわけか。</p>
事務局	<p>パレット積みで手下ろしであるため、パレット積みについて発荷主は変わらない。</p>
仲澤委員	<p>しかし指定の積み方をすると積載効率が落ちるのだから、そうしてしまうと下ろす手間は省けるが、例えば大型車1台でできる運行が、4トン車も足さなければ一度に運行できないとなった場合、荷主の立場としては疑問が残る。</p> <p>もう一点は付帯作業についてだが、弊社の場合はここからここまでの仕事をいくらでやりますか、という契約方法である。</p> <p>そのため、付帯作業込みの契約であり、追加の仕事は発生しない。</p> <p>おっしゃっている内容としては、最初依頼された仕事に後から後から追加作業が発生してくる、ということだと思われるので、弊社はそうではない、というアピールをさせていただく。</p>
塩津委員	<p>今の傾向は発荷主、着荷主の双方で付帯作業が発生している。</p> <p>着荷主側の新しい倉庫で新しい従業員ばかりだと、運転者に細かい場所を指定した荷下ろしまでやらされることがあり、3時間以上かかることもある。</p> <p>このような付帯作業が増えている。</p> <p>仲澤委員のキトーのような荷主であればいいのだが、山梨にはそのような荷主は少なく、受けた仕事について「できない」とは言わないので全部こなしている。</p> <p>キトーのような荷主であれば、何も問題はないと思う。</p>
町田委員	<p>その付帯作業は、運賃にプラスして付帯作業分の料金もいただけるのか。</p>
仲澤委員	<p>付帯作業を含めた料金、ということである。</p>

塩津委員	それが理想。
町田委員	悲しいのは、全部でいくらという見積もりだと、料金が安くてできない。 また、仕事を引き受けても、他に安い事業者を見つけるとシフトされてしまう。 今はそういう時代である。
事務局	手積みの効率的な部分については詳細を確認しているわけではない。 12月16日の検討会の内容をコンサルタント会社から確認したい。
小林委員	この実証実験は、恐らく現状があつて、課題が抽出され対策をうって検証する、というパターンだと思うが、現状把握や検証のために何日分のデータを取るのか。 それから、資料には受け入れ能力の不足や着床までの待機時間等が書かれているが、検証するには文言ではなく数字として表していただきたい。 たとえば、待機時間は平均で3~4時間であるが、最短〇分、最長〇時間、というイメージがないと比較が難しいのではないかと。 また、着荷主での受け入れ能力不足といっても、9バス1日60台といった形で基礎データとして入れ込んで検証していく等、報告には数字で表した方がいいのではないかと。
事務局	数字やグラフ等については、第1回検討会の資料を事務局で入手しており、その中では会社を〇時に出て、積み込みを〇時に行い、発車が〇時、待ちが〇時から、というデータが掲載されている。 恐らく実証実験後にグラフ的なものは公開できると思われる。
小林委員	データを取るのに、一日だけのデータ比較では意味が無いのではないかと。
事務局	調査期間については、長期間やる方がいいとは思いますが、事業者選定が遅れたところから、非常にシビアな時間で動いている。 パイロット事業の終了から遡ると本当に時間が厳しいが、最大限の成果を出せるようコンサル等と協議し、期間を決定したい。
小林委員	それから、比較しやすいデータを共有し、どう改善したらどれだけの効果が出た、というのを示してほしい。 数字を使って比較した方がわかりやすいのではないかと。
事務局	実験前と実験後について、グラフ等を使用しながら比較できればと思っている。 また、これを行うことによって運転者の負担がどれだけ変わったかというヒアリングも行う予定であるため、いいものを作れるよう事務局としても注視したい。

坂本委員	今計算したら、1バースで20台が荷下ろしするとなると、1台あたり24分かかり、1時間で3台作業ができない。 物理的に元々無理があるのではないかと。
事務局	下ろせるバースは9ある。
坂本委員	先ほどは3バースだと言っていたが。
事務局	パレットバースが3つ、ということである。 全体では9バースあり、それで60台が作業している。
五十嵐委員	この内容で進める、ということよろしいかと。 (異議なし)

3. 今後の進め方について

資料3に基づき事務局より説明。

知見寺委員	実証実験の日程はどうなっているかと。
事務局	できれば早くやりたい、と思っている。
知見寺委員	着荷主と運送事業者の実証実験を3月にとりまとめる、という流れかと。
事務局	そのとおり。 他県によっては、すでに実証実験を始めていたり、検討しているところもあると思われる。
塩津委員	荷主はなぜ首を縦に振らないのか。
五十嵐委員	協力いただけるところはなかなか現れない。 着荷主は子会社の流通センターがあり、ある意味運送事業者の一面も持っている。 そのため、ご協力いただけるという判断があった、と聞いている。 相談の段階で断られることもあるため、なかなか難しいようだ。 なぜなのか。
塩津委員	実証実験を行うことによってコストがかかるとか、イメージダウンに繋がるとか、そういったことが考えられるのではないかと。
事務局	

その他
常葉委員

私は労働組合に所属しているが、組合としては改善基準告示について法制化の要請をお願いしている。

運転者については36協定の適用除外となっており、現状3516時間というのはみなさんご存じだと思うが、その適用除外も含めて法制化をお願いしているところである。

政府の働き方改革の中でも、トラック運転者の長時間労働については検討課題としていただいているようである。

本日は労働局の方もお見えになっているので、適用除外も含めた法制化を是非とも検討していただきたい。

先日の労働白書にもあったが、脳疾患は相変わらず運送事業者が一番多いという中で、是非理解いただき、運転者の安全を確保しながら、労働時間短縮に取り組んでいただけたらと思っております。

能坂委員

ご意見に感謝する。

法制化等については中央の方で取り組んでいるが、山梨としては今の枠組みの中でどのように進めていこうか、というのが喫緊の課題ということで働き方改革を進めており、またご協力いただければと思う。

我々も頑張っていくので、よろしくをお願いしたい。

Ⅲ 閉会