

第 3 回
トラック輸送における取引環境・労働時間改善
岩手県協議会

日 時：平成 28 年 3 月 9 日（水曜日）

13：30～

場 所：岩手県トラック協会 2 階 中会議室

◎開 会

【事務局 鈴木】

それでは、協議会を開会するに当たりまして、岩手労働局、久古谷局長からご挨拶申し上げます。

【岩手労働局 久古谷局長】

本日は、ご多忙中の中、第3回協議会に出席を賜り、まことにありがとうございます。

開会に当たりまして、一言ご挨拶申し上げます。

働く方々の長時間労働の是正などは、政府における最重点課題の一つとして位置づけられていて、昨年の6月に閣議決定されました「日本再興戦略改訂2015」においても長時間労働の是正と働き方改革により、労働の「質」を高めるということが盛り込まれるとともに、安倍総理のからも本年1月の衆議院本会議におけるご答弁の中で『「ニッポン一億総活躍プラン」においては、「働き方改革」の一つとして、長時間労働の是正を重要な柱の一つとして位置づけ、法規制の執行強化を含めて、実効的な具体策を盛り込んでまいります。』と答弁があったところ です。

労働時間に関しまして、当県の状況を見てみますと、平成26年の1人平均総実労働時間は1,892時間と、前年の平成25年に比べて16時間減少したものの、全国平均の1,788時間より104時間長く、平成25年に引き続き、平成26年も日本で2番目に長い労働時間となっています。また、運輸業に関しまして見てみますと、平成26年の総実労働時間は2,065時間であり、産業全体の平均と比べると173時間長いというような状況になっております。

また、本年の1月に発生しました軽井沢のスキーバス事故に関しまして、事業者には運転者の健康管理を怠るなどの法令違反があったなどの報道もありまして、適正な労働条件を確保することの大切さを改めて認識させられたところであります。

岩手労働局といたしましても、日頃より労働者の労働条件の確保あるいは職場環境の整備に取り組んでいるところですが、学識経験者、トラック事業者、荷主、経済団体、労働団体などが一体となり、トラック運転者の長時間労働の抑制等に向けた環境整備を進めるために設置されました本協議会の議論を踏まえつつ、引き続きトラック運転者などの労働条件の確保・改善に向けて取り組んでいく所存です。

さて、本協議会に関しましては、これまで皆様のご協力のもと、本年度2回の協議会を開催したところでございます。第1回協議会では、トラック運送事業における労働時間の実態調査

を実施するに当たってのご意見をいただき、第2回協議会におきましては、十文字キッチンカンパニー様からトラック輸送の改善事例をご紹介いただいたほか、皆様からトラック輸送を取り巻く実情についてのご議論があったところでございます。

本日の第3回協議会におきましては、第1回協議会でご議論いただきました実態調査結果の報告が予定されているところです。また、来年度から実施が予定されておりますパイロット事業につきましては、荷主とトラック事業者が一体となって、専門家のアドバイスのもと、労働時間に関する課題の解決を図っていくという事業でございます。このパイロット事業の実施結果につきましては、本協議会でのさらなる議論に活用されるとともに、トラック運送業界全体の長時間労働対策あるいは改善につながっていくものと大いに期待しているところです。

最後に、本協議会の皆様とは今後とも連携を保ち、トラック運送業界の労働環境の改善を推進していく所存ですので、引き続き労働行政に関して格段のご理解と協力を賜りますよう、お願い申し上げます。

【事務局 鈴木】

それでは議事に入らせていただきます。

これからの議事進行は、座長である元田教授にお願いしたいと思います。元田先生、よろしくお願いいたします。

◎議 事

(1) 第3回中央協議会の概要について

【元田座長】

それでは早速始めたいと思います。

議事の1番の第3回中央協議会のものにつきまして、説明をお願いいたします。

〔事務局より資料1説明〕

【事務局 宮澤】

以上でございますが、なお本日は、中央協議会の委員としてこの第3回の協議会にもご出席されました全日本トラック協会の福本理事長様に来ていただいておりますので、もし、よろしければ補足等説明をしていただければと思います。

【全日本トラック協会 福本理事長】

全ト協の福本でございます。

今、事務局のご説明頂いただきましたが、一部補足として、3の生産性向上のための補正予算についてというのは、内閣府で補正予算をおとりいただきまして、国交省と厚労省で取り組んでおるこの当協議会とは別に、内閣府のリードで開催されている生産性向上についての協議会でございます。内閣府で補正予算をとり、トラック協議会の関係で使ってもいいという予算が3億3,000万円、こういう話でございます。ですので、それとは別に国交省と厚労省さんでこのパイロット事業関係の予算は別途おとりになっておられますし、全ト協のでも必要なパイロット事業関連の予算の計上を行っております。そういう意味で予算的には、かなり潤沢と言うと失礼ですけども、かなりの金額が用意されておりますので、有効に使って、いい成果を出していただければと思っております。

それから、運賃料金については、いろいろご意見もあるかと思いますが、やはり人手不足のためには生産性向上もさることながら労働条件の改善が必要だと、こういうことで、そのためには運賃料金、適正な運賃料金を頂く必要があるんだと。こういうような見解を私ども事業者の側からさせていただいたところ、委員長さん預かりになりまして、小委員会等をつくりまして議論を進めていこうという話になりました。私どもはやはり手待ち時間の問題について、今はほとんどお金を頂けてないんですけども、車両留置料という制度はございまして、無駄に車をとめておりますと料金が発生をする、あるいは附帯業務につきまして、横持ち、それから棚入れをするとかあるいは検品をする、さらにはバーコードを貼るなどいろいろあるわけですけども、いわばサービスという形でやっているという実態もございまして、そういうものもぜひ有償化をする中で効率化を上げていこうということでございますので、そういうことも含めてこの運賃料金の問題ということでございます。そういう意味で、直ちに運賃を上げろということではなくて、今申し上げたような附帯料金、あるいは車両留置料のような手待ち時間の料金化といったような問題からお取り組みをいただければと思っております。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局 宮澤】

ありがとうございます。以上で中央協議会の概要の説明を終了いたします。

【元田座長】

ありがとうございます。何かご質問等ございますか。よろしいでしょうか。では議題の2に移りたいと思います。

(2) 「トラック運送事業における長時間労働の実態調査」の調査結果について

【元田座長】

議題の2は、トラック運送事業における長時間労働の実態調査の調査結果につきまして、説明をお願いします。

〔事務局より資料2説明〕

【元田座長】

ありがとうございました。

ただいま説明ありました内容につきまして、ご質問等ございますか。

【七尾委員】

岩手県と全国の比較表をつけて頂いているが、これは解りやすく感謝します。労働時間等は比較表で見ると多少の違いはあるが、全国と似通った傾向と思われます。

輸送品目が全国では農産物が柱になっていますが、岩手県の特徴なのか軽工業品や金属機械工業品が多くなっています。多少時間がかかる運送になっても傷むものではないが、到着時間指定がされていると思われます。また、被災県なのでドライバー不足が8割と厳しい現状になっているし、輸送に対応できず断っているのが5割を超えています。調査していただいて全国とものの違い、数字の違いについてどのように分析されているのか、教えて頂きたい。

【事務局 佐々木】

今、七尾委員からありました事業者の選別は、県内の内陸、沿岸、県北、県南で地域にバランス立ててお願いしましたが、結果的に集計された事業所は内陸の事業所が主となり、また、野菜も一通り終わった時期でしたし、沿岸の事業者の報告がなかったので、内陸の工業品、加工品等を運搬している事業所の集計が主となりこういった結果になったと思われます。当初は全県的な資料を集めたいということで、いろいろと模索してお願いはしたのですが、協力を得

られた結果がこのような状況だったということで、農産県でありながら、調査結果が工業品になっているということでご理解をいただければと思います。

【元田座長】

質問ですけども、全国、岩手県と比較をとってありますよね。一番上に車種大型とあって、全国57.7、岩手県63.9。これは何ですか。

【事務局 佐々木】

全体の集計された対象の車種で見たときに大型車両が57.7です。

【元田座長】

構成ということですね。年齢の平均値はないですか。両方とも30から59と書いていますが、59以上の人もあるんじゃないかと思いますが。

【事務局 佐々木】

60以上というのが緑色の数字になっています。

【元田座長】

平均年齢ではないのですか。

【事務局 佐々木】

全国の出し方がこう出しているんで、ここだけで平均というのは出してないんです。

【元田座長】

比較する場合、全体のデータもらわないと比較できないと思うんですよ、ばらつきがあるから。そのばらつき考えて、要するに95%以内がここに収まってるかどうかという、そういうチェックをしなくちゃいけないと思うんですね。そうじゃないと平均値だけじゃ比較はできないと思うんです。何が違うのかっていうのが曖昧になっているのはそこじゃないのかなと思うんですよ。47都道府県実施しているとしたら47都道府県の車種のデータをもらって、それで、そのばらつきでもって標準偏差をとってもらって、その中の何パーセントに岩手県が入っている

か、そういうことを比較してみないと何が違うのか分からないのではと思います。そういう目でデータを見直していただくと岩手県の特徴というのが出てくるのではないかなと思います。

【七尾委員】

今回調査を受けたコンサルに当県の特徴、比較を尋ねることができればいいと思いますが。

【事務局 佐々木】

今、先生おっしゃったような全体の中での例えば平均というとり方ではなくて、何歳から何歳がどのぐらいいるか、その枠だけの調査が全体的となっていましたので、今ご指摘いただいた部分は、確認したいと思います。

【元田座長】

この結果だけ見ると、データなり何なりの話しをしてもしょうがない感じもします。

何かほかには。

(3) パイロット事業の実施について

【元田座長】

それでは、次のパイロット事業についても事務局の説明をお願いします。

〔事務局より資料3説明〕

【元田座長】

ありがとうございます。

今、説明ありましたパイロット事業につきまして何かありますか。

【高橋委員】

今のご説明にスケジュールがありました。私、日配の仕事を多くやっているんですけども、この対象集団というのは各地方協議会ということの話ですよね。地方での協議する部分というのはごくやはり限られていることしかできないと思います。全国ベースで考えた場合、発荷主、着荷主と考えれば当然広範囲になっていく点もあるし、例えばルールで発注業務と、発注は少

なくとも荷物受けるほうの時間から逆算して何時までの発注しかできないとか何かそういったルールづくりを中央でまとめて、そういったものができた段階で地方に落とし込んでやればもっと具体的な話ができるんじゃないか。要するにナショナルブランドというのは全国一律、翌日には全部棚に入るとというのがルールでやっているわけですよ。そうすると同じ東北においても仙台までだったらD 1 商品も着きますが、北東北も同じようにD 1 で物を収めているのが今の現状で、当然その長時間労働の原因になっているから、中央でのレベルでメーカー、問屋さん、スーパー等も含めた、大きなものをつくっていただいてから、それを地方に落とし込むのは翌年度、来年、再来年ぐらいでも間に合うと思いますので、地方は地方でできるものと、中央でやはり大枠なもの、できているものと2つに分けてその委員会に進めていただきたいんですけど。

【事務局 高橋】

私の説明がちょっと不足でした。この対象、このパイロット事業というのは、もちろん将来的には今会長がおっしゃられたガイドラインみたいなものをつくる形にはなるかと思うんですけど、これは個別の事業所をピックアップして、その個別の事業所において、個別の事業所というのは個別の荷主さんとそこに入っているトラック業者さん、あと発荷主の関係の着荷主、ここの三者で連携して、まずその会社を含めて全て労働時間を短縮するため、最終的には運転手さんの労働時間を削減するためのそういった方策を具体的に検討して、その結果というのが多分全国でいろいろ事例が出てまいりますので、そういったものを集約して全体のガイドラインをつくっていくというような形で、まずはモデル的に同時並行で2カ年やっていくということになっております。岩手県内において、例えば荷待ちが非常に多いところとか、そういったところに専門家を入れた上で実際どれだけ時間が短縮できるかどうかというのを検証しつつその結果をフィードバックするというような形、同時並行にやっていくという、そういうようなイメージでございます。

【高橋委員】

ということは、地元の協議会の中でいろんな事例を出し合って、やはり最終的にはこういうふうな発注の姿はこういうレベルでなきゃまずいですよということをこの中央に集めてまたつくるということですか。

【事務局 高橋】

最終的にはそういう形になります。

【久古谷委員】

若干補足しますと、資料3の最後ページにある事業の目的の概要の2つ目に書いてあるように、まずガイドラインの策定の素材集めという意味でパイロット事業と。ここでいろんな事例などを改善する試みがあって、それを集めてガイドラインをつくり、その後は今会長さんがおっしゃったように中央からの方針に基づいて各地で行うと。ですから、ガイドラインに基づいた取り組みは全県的につくるとは思います、その前段階ということで幾つかサンプルを集めるというイメージになると思います。

【元田座長】

対象集団とおっしゃっていますけども、トラック事業者、発荷主、着荷主と三者が1つの集団ということですか。

【事務局 高橋】

そういうことです。ここの100事例というのは、大きな発荷主に入っているトラック業者さんと着荷主も入ってくるという、そういう発荷主、トラック事業主に対して専門家が入って、そのところで個別の輸送関係など、そういった改善を図っていくという、そういった事例を全国で100事例積み重ねて、その結果をガイドライン策定の基礎資料としていくというような流れでございます。

【元田座長】

わかりました。そうすると、その組み合わせというのは1つになるわけですね。

【事務局 高橋】

はい、そういうことです。三者が一つでございます。それぞれの専門家がその対象集団1つに1人つくということになります。

【元田座長】

なるほど、わかりました。

【高橋委員】

関連した話ですけども、その集団というのは、例えば岩手県協議会の中で予算があると思いますが、幾つぐらいの枠組みですか。

【事務局 高橋】

本省の枠組みが示されているのは今のところ1集団となっていますが、そこは別途相談してくれという形なので、例えば対象集団をもう一つ、2集団やりたいというならば別途相談することができます。対象集団は荷主の協力があつてのパイロット事業ですので、荷主に断られるとこの事業は展開できませんので、いかに納得していただくかというか、この事業の重要性を納得していただいて、そういった事業所がもし2個とか出てくるならば、またそこは別途相談になるかと思います。

【久古谷委員】

このポンチ絵にも書いてありますように、28年、29年の2年で全国で100ということですので、1年当たりに換算すれば50になり、恐らくほとんどの都道府県で1という枠になりそうな感じはしております。

【元田座長】

これは各都道府県で選ぶのではなく、中央で選ぶというということなんですか。

【事務局 高橋】

各都道府県で選ぶことになります。

【元田座長】

1つか2つ選ぶ。

【事務局 高橋】

そういうことです。それを本省に登録するという、そういう仕組みで、選ぶのはこちらにな

ります。

【元田座長】

そうですか。要するに県をまたいで動いているわけですよね。そうすると発荷主や着荷主がすごくどこかに集中する、そんなことがあり得るんじゃないのかなと。そうすると、例えば岩手県だったらどれを選ぶ、運送事業者は少なくとも県内のものを選ぶということなのか、どこかで重なってしまわないか、そのあたりを誰がどういうふう調整するんですか。

【事務局 高橋】

今後の流れとしましては、当然ながら荷主は今後具体的に選定、私ども、運輸支局さん、トラック協会さんの間で、より削減効果が期待できるような荷主を選ぶ形にします。

【元田座長】

荷主としては。

【事務局 高橋】

当然ながら当局管内の荷主を選定させていただきますし、事業者としても当然ながら岩手の事業者になります。着荷主に関しましては県外に出ていきますけれど、基本的には着荷主の部分が重複するということはないのでは思っておりますが、最終的には本省に登録いたしますので、必要な調整は図られると思っております。

【元田座長】

調査の趣旨がよく理解できないのですが、業態によって大分違ってくるのではないかと感じるんですよね。要するに荷主が両方とも品物によってやり方が違うというのがあるから、同じ職種ばかりを選んでサンプルをとってしまった場合に、全体ですね、最適な数字が得られるかどうかというのがちょっと心配ですけど。

それから、全体の調整、要はサンプリングどうやってするのか、もし全国で選ぶんだったら、各県から推薦を頂いて、それを中央のほうで調整して偏りがないように選定する、そういう方針がいいと思うんですけどね。

【事務局 高橋】

その選定がどういうふうになされるかという部分は何とも言えない部分がございますが、当局で選ぶものとしては、先ほど説明させていただきました手待ち時間といったところが長そうなところ、ここの部分は文字どおりここをどう見直していくかということがございますので、本事業を活用することによって実際に削減効果が期待できそうなところを選定したいと思っております。

【元田座長】

パイロット事業は各県で2つ選べということなんですよ。

【事務局 高橋】

原則1つですけど、はい。

【久古谷委員】

こういう事業を行う場合は、事業主、トラック業界、荷主に協力いただけるかどうか非常に大きなポイントになっております。全体の選択を考えると先生のおっしゃっていることが正論ですが、まずは事業として実施可能かということ、協力いただけるところがどれぐらいあるかを各地方で見、そこで調整かけられるほどの十分な数が集まるかどうかということはあるのですが、まずはそのパイロット事業ということで実際の例を集めて、それに基づいてきちんと議論したいのかなと思っていますところ。

【元田座長】

そうすると問題のないところだけのサンプルが出てくるってことになりませんか。

【事務局 高橋】

今後選定していくことになりますが、最終的にはガイドラインをつくるという意味合いでいくなれば、実際この事業を取り組んでみた結果、労働時間が短縮できたとかそういうようなことを期待できるような事業所を今後選定していきたいと考えております。問題がなさそうなところではなくて、より削減効果が期待できそうな、手待ち時間がそもそも長いなどですが、要するに専門家を踏まえた三者で協議した上で改善が図られそうなところを選定していきたいと

思いますので、着荷主は県外などにあり長距離輸送を行っているような、そういう発注をしている荷主を中心に選んでいきたいとは思っております。

【高橋委員】

我々業界、事業主としては、発荷主についてはいろいろお話しした中で協力を頂ける企業もあると思うんですね。我々は発荷主の分だけは持っているけども、着荷主の場合にはそういう面についてはちょっとわからないですよ。同一企業であれば、例えばA社が、A社で発してA社の担当の事業所に納入するということであれば、協力を得られるということはあると思いますが、これが逆に別途加工したものを今度逆にまるっきり違う製品としてスーパーなどに納めるという着のところに行った場合には、我々そこまでは追えないわけですよ。そういうときにはどうするんですか。着だけでいいんですか。

【事務局 高橋】

文字どおりそこは私どもも問題意識を持っておりまして、まずは一義的には発荷主に対して声をかける際に、発荷主さんから着荷主さんにも協力依頼というような形、そういった形で着荷主まで踏まえた形ができる対象事業所を何とかセレクトしたいなと思っております。当然ながら同じグループ会社ではなくて、今おっしゃられたような形態というのは多々あると思いますけれど、そういったところは発荷主を通じた上で何とか着荷主も本事業のほうに協力していただくような働きかけをしていかなければならないと考えております。今言えるのはそういった形で、今委員がおっしゃった問題意識というのは十分事務局としても持っておりますので、なるべく発荷主だけ、発荷主とトラック業者さんだけの対象じゃなく、何とか着荷主というものは入れ込むような形で本事業のモデルみたいな、描いているイメージには何とかしたいと考えております。今後、4月下旬までの段階で何とかそういった事業所をピックアップしたいなと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【元田座長】

その場合、誰が調整するんですか。三者選ばなくちゃいけないんですね。案というのはどこかで、トラック協会はトラック協会のできるかもしれないけど、実際にあなたのところやってくださいというのは誰がお願いするんですか。

【事務局 高橋】

実際話をしに行くのは私ども事務局で事前に。

【元田座長】

事務局でやっていただく。

【事務局 高橋】

はい。ですので、できればその対象集団につきましては事務局に選定をこの場でご一任いただけると非常にありがたいなと思っておりますが、よろしいでしょうか。

【高橋委員】

それだけなんですね。

【事務局 高橋】

ピックアップして、協力依頼して、問題ないよという、要するにこの事業に参画しても問題ないよという、その確認までは事務局でとっていきたいと思います。その趣旨としましては本事業に、より大事だというようなものに関しましてピックアップしたいと思いますので、具体的にはトラック協会さん等ともよくご相談させていただきながら進めていきたいと思っております。

【高橋委員】

私ども協会も協力はさせていただきたいと思うんですが、元田先生がおっしゃったような形で、全国の協議会でその地域に合った会社というのも、逆にこの業界に関しては、例えば青森県はリンゴや何か、鹿児島は何かというふうに、逆にくくった協議会をつくってもらったほうが全体的な数字が見えてくるんじゃないでしょうか。そうすると例えばさっき申し出のあったそういう配送をやっているという業界や、外での会社も多分同じ悩みを持っている、持っていて、我々と同じような業界がサンプリングを出しても偏ったものしかできないと思うので、できれば全国で岩手県はこの業界の協議会をつくってくれとか、そのほうがいいんじゃないかと思うんですが、これ無理なのかな。

【事務局 高橋】

今言えることとすれば、会長おっしゃられた、例えば今後、岩手では1、少なくとも1事業、1集団を選定できる、岩手のより実情を踏まえた場合、例えば農産国、農産県でございますので、農産物を運んでいるような会社がいいんだというような形であればまたそれは検討の余地はあるのかと思いますが、いずれにしろ今言える部分に関しまして枠組みとしましては、中央協議会で1集団選定した上で、モデル事業を展開していくというような形になりますので、当協議会で選定する対象集団をどういったところにしていくかというのが、まず最初にやっていくことかなと思っております。

【高橋委員】

受ける荷主さんも岩手まで来て協議会に入ってやりなさいということですか。

【事務局 高橋】

発荷主、着荷主、トラック業者にコンサルタントが入って、顔を合わせながら現状のまず分析、洗い出しをしていくという形が想定されているということでございます。コンサルの方が相手の橋渡しをするということもあり得ると。特に着荷主が離れて、地理的に離れている場合に関しましては。

【高橋委員】

では一堂に会してこういった会議を持つんじゃなくて、そのコンサルがするんですね。

【事務局 高橋】

地理的な要件で難しい場合に関してはコンサルタントが橋渡しをするというふうな形、いずれにしろそういった形で現状を洗い出した上で改善をしていくということです。

【高橋委員】

でも、現実的にやはり協議というのはやはり面と向かって話しをしてボールのやりとりしながらまとまってくるんですが、場所が違っているのに全体の会議、岩手県で送るか、発荷主も意見がありますから、運送会社もこういった問題ありますよってことをこれにまとめてコンサルが東京に行って話してくるという感じなんですか。

【事務局 高橋】

そういうともあり得るということかと思います。いずれにしても、そういったところを踏まえながら、まず対象集団どこがふさわしいかというところが、まずそこから始まる話だとは思っておりますけれど、そこは必要に応じて本事業の範囲内でやっていきたい、やっていくものだと思っております。

【元田座長】

よろしいでしょうか。いずれにしても全体見えない中で何をやらなきゃいかんと、今、高橋委員のおっしゃるのは正直もっともな意見だと思います。全体のコーディネートはどうするか、それがやっぱりこっちのほうでも疑問なり注文はしといていただきたいと思うんですよね。

そういうことで、パイロット事業について、対象集団ですね、皆様のご協力を得て事務局のほうで選定したい、こういうことですので、その線で進めさせていただいてよろしいでしょうか。

(4) その他

【元田座長】

それでは、議事の4、その他という部分に入りますけど、事務局から何かございますか。

〔事務局より資料4説明〕

【元田座長】

どうぞ。

【高橋委員】

私、岩手県トラック協会に入っております。実は花巻支部で荷主をお招きして、監督署にも講師をしていただきまして、この業界についても荷主の方々に説明いただいております。今後2年間ぐらいをめどに同じような支部のこういった勉強会にも参加したいと思っておりますし、花巻も私が所属する花巻支部の荷主懇談会に監督署の署長においでいただいたんですが、監督署が所在する各業界の偉い人をお呼びして勉強会をするんですが、その席においてもこの運送

業界について監督署から同じような形で説明をしてもいいんですというふうな返事をいただいております。大変心強く思っております。今後もこの協議会においてご報告しながら広めていきたいと思っておりますので、ご協力をお願いいたします。

【元田座長】

どうぞ。

【柴谷委員】

お時間がないところ恐縮ですが、運輸労連の柴谷です。

実は要望申し上げたいんですが、この会議は協議会ということですから、審議会と違って中央の会議に建議という形は多分とれないだろうと思います。ただ、今日、全ト協の福本理事長もご出席をされておりますので、ぜひ中央の協議会にこういう意見があったということをお伝えいただきたいんですが、冒頭、資料の説明がありました中央の第3回協議会の関係で、補正予算が福本理事長のご説明でもありましたけど、内閣府との生産性向上協議会などされているということ、3億3,000万円の予算を受けて事業展開を4つあるということが資料にも書かれています。3番目に原価計算のあり方の調査・検討というふうになっております。この同じ資料のページの資料3、資料4にありますトラック事業に関する事業規定の推移ということで見ますと、運賃料金の事業規定がどのように変わっているか。当初は旧運輸省の認可運賃で事業を営んでいたわけですが、その規定が緩和されることによって、今は事後届け出制というような状況になっているんですね。事前届け出制にはまだ原価計算書の添付義務というものがきちんとあったわけですね。今はこの原価計算書の添付義務も取り払われておまして、トラック事業者そのものが事後届け出する際に原価計算書を出しているのかもしれませんが、多くの国民なりあるいは荷主企業の見方からしますと、トラック事業者というのは儲かっているのか儲かってないのか、なかなか見えてないんだと思います。この資料の3にもありますように、実際の運賃というのがこれに書かれています。原価割れしていて、安全に係るコストも収受できていない、これが今の状況なわけですね。これを運賃の適正収受の必要性ということで、適切な利潤まできちんと計上できるようなやはり運賃料金というものをしっかりと確立をしていくためには、やはり原価計算書の添付というのをもう一度きちんと復活をさせていただくような方向で中央でぜひ議論をしていただきたい。でないと、この3億3,000万円の予算つけて調査検討、しかも必要に応じてモデルとなる原価計算システムシートを作成し、普及

促進をするという、そういう方向性になっているわけですね。結果、この原価計算書について何も変わらないということであれば、この3億3,000万円の予算が無駄に使われることになるというような危惧をいたしております。先ほど福本理事長のご挨拶にもありましたけれども、人材を確保するためにドライバーの労働条件改善をしていかなければならない、今、高橋会長からもやはりそういうお話ありました。私、労働者、ドライバーの代表としてこの協議会に参加をさせていただいておりますので、ぜひそういった原価計算の中にはいろんなコストが含まれて、それを適正にやはり収受できるような業界をつくっていくためには原価計算書というものをもっと大事にさせていただきたいということを、ぜひ中央の協議会に、岩手からというのが正しいのか、意見具申をしていただければありがたいなというふうに思いますので、ぜひよろしくお願いしたいと思います。以上です。

【元田座長】

ありがとうございました。他に。

【全日本トラック協会 福本理事長】

原価計算書につきましては、重要性は大変私どもも理解しておりまして、全国で原価計算セミナーを主催いたしまして、各協会加盟の方々にお集まりいただいております。ノウハウも含めて、そういう意味では大変重要と考えております。

【元田座長】

ありがとうございました。

【七尾委員】

今年度はこれで終わりで、第4回から新年度となるが、どういうタイムフレームを考えていますか。

【事務局 宮澤】

6月頃に第4回ということになっておりますので、5月か6月に開催を予定しております。そのときに集団のご報告をさせていただくということになっております。

【元田座長】

ほかにはいかがでしょうか。宇佐美先生何か感想などいただけますか。

【宇佐美先生】

協議会に初めて参加させていただきますけれど、実態調査結果では全国と岩手県で運転者の年齢が30才から59才というのが何か代表なところだというのがあって、岩手県版の資料を見ると岩手県の50才以上が33%ぐらい、年齢60才以上が10%ぐらいで、この辺の人たちがどうなっているかということを見ないといけない、若者が入ってこなければこのまま分布が上に行ってしまうわけで、この辺を結構注意しとかなないといけない。その後に拘束時間とかいろいろ書いてあったけども、結構高齢者の人たちもいて、この辺も今後対応、これで終わらないで進めていってほしいなと思いました。

【元田座長】

ほかにございますか。なければこれで議事を終了させていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

◎閉 会

【事務局 鈴木】

元田先生、ありがとうございました。

冒頭でも報告させていただきましたが、元田先生におかれましては3月末をもって岩手県立大学を退官されることとなっておりますので、本日が最後のご出席となります。

最後に元田先生から一言ご挨拶を頂きたいと思います。

【元田座長】

ご紹介いただきましたように、本年度末、今月で私こちらを定年退職することになりました。こちらに来たのが18年前でありまして、その前は、今の国土交通省、昔は建設省と言ったんですけど、勤めておりました。この経済学ができると同時にこちらに移って、早いものでもう20年近くたってしまったということになります。来た当初は一番大きかった問題は岩手山が噴火するんじゃないかとそういう話でありました。

それで、18年を今考えてみると、随分変化って大きいんだなっていう感じがします。特に I

T関係ですかね、随分技術が発展して技術に社会が引きずられている、そんな感じもするわけでありまして、年をとってくるとだんだん新しいものに挑戦するのが難しくなってくるんですけども、やっぱりついていかないと社会の流れに取り残されてしまうということがあるわけがあります。

最近思いますのは、技術の中で一番交通関係に関係してくるのはやっぱり自動運転の話で、タクシーでは、業界の人が集まるとこの話ばかりだという。トラック業界の方も少なからず関心持っていらっしゃると思うんですけども、ひょっとするとものすごく早く実現する可能性がある技術であります。近い将来ですね、こういったものに対応してくれるような体制が必要なのかなというような感じがしておるわけでございます。

私、4月以降はほかの大学、早稲田ですけど、非常勤講師をやるということと、それから民間のコンサルタントに雇ってもらうことになりましたので、まだこれからも仕事は続けます。大学も特別に特任研究員が今年度からできまして、籍が残るのでそちらの活動もしようかと思っていますので、引き続きよろしくお願ひしたいと思います。今までどうもありがとうございました。今後ともよろしくお願ひいたします。（拍手）

【事務局 鈴木】

ありがとうございました。

閉会に当たりまして、東北運輸局七尾次長よりご挨拶申し上げます。

【東北運輸局 七尾次長】

活発なご議論を長時間にわたりまして、ありがとうございました。それと、年度末の大変お忙しい時に、お時間をお割きいただきまして誠にありがとうございました。深くお礼を申し上げます。

また、元田先生におかれましては、様々な機会で局、支局がお世話になっており、今まで大変ありがとうございました。今後も大学に籍が残ることですので、ご指導、ご鞭撻を頂く機会があろうかと思いますが、引き続きよろしくお願ひいたします。

当協議会ですが、労働局さんと運輸局がこういう形で共同で事務局を務めまして、本省では厚生労働省さんと国土交通省という中央レベルでは一緒にやっているわけですがけれども、物流事業者さんのみならず、異なる業態の複数の荷主企業さんにご参画いただいてこういう検討をするというのは、20数年前私が物流関係の補佐をやっておりました時にも、実現はしなかつ

たものでございます。当時、経済産業省等にも声がけをしていろいろなことに取り組もうとは思ったのですが、構想倒れに終わっていたというものでありまして、非常に画期的だなと思っております。

今回パイロット事業の議論がされましたけれども、やはりパイロット事業をどういうふうやっていくか、それでどういう成果を出していくのかというのが大事なことでありますので、ぜひまた一生懸命やってまいりますので、いろいろなご示唆を賜ればありがたいと思います。引き続き何とぞよろしくお願い申し上げます。本日は本当にありがとうございました。