

第 4 回
トラック輸送における取引環境・労働時間改善
山形県協議会

日 時：平成 28 年 5 月 25 日（水曜日）

10：00～

場 所：ホテルメトロポリタン山形 3階 朝日

◎開 会

【事務局】

それでは、定刻となりましたので、ただいまから第4回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山形県協議会を開催いたします。

委員の皆様方におかれましては、お忙しい中、協議会にご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

まず初めに、人事異動などによりまして委員の交代がありましたので、新たに委員になられた方をご紹介します。

庄内地区の運送事業者関係で、株式会社小松商事代表取締役の小松様です。（「酒田から来ました小松商事の小松です。どうぞよろしく願いいたします」の声あり）

続きまして、労働局局長の相浦様です。（「相浦です。3月末日付でこちらのほうに着任いたしました。出身は新潟でございます。前職は厚生労働省のほうの労災監察官でした。どうぞよろしく願いいたします」の声あり）

続きまして、私ども山形運輸支局支局長の石川です。（「山形運輸支局長の石川でございます。よろしく願いいたします」の声あり）

続きまして、本日ご出席の委員のご紹介をさせていただきます。お手元の出席者名簿をごらんください。議事次第、資料がありますけれども、2枚めくっていただきますと出席者名簿になっております。

それでは、出席者のご紹介をさせていただきます。

全国農業協同組合連合会山形県本部副本部長落合様です。（「落合です。よろしく願いします」の声あり）

株式会社でん六営業業務部長長澤様です。（「長澤です。初めて出席させていただきます。どんな会議なのかちょっとわかりませんが、積極的に参加させていただきたいと思えます。よろしく願いします」の声あり）

公益社団法人山形県トラック協会会長矢野様です。（「矢野です。どうぞよろしく願いします」の声あり）

第一貨物株式会社主査東海林様です。（「おはようございます。横尾の代理で来ました。よろしく願いします」の声あり）

全国交通運輸労働組合総連合山形県支部委員長水戸様です。（「水戸でございます。よろしく願いいたします」の声あり）

全日本運輸産業労働組合山形県連合会執行委員長大場様です。（「大場です。よろしくお願
いします」の声あり）

山形労働局労働基準部長荒木様です。（「おはようございます。荒木でございます。よろし
くお願い申し上げます」の声あり）

東北運輸局次長の七尾です。（「七尾でございます。よろしくお願いたします」の声あ
り）

◎挨拶

【事務局】

それでは、協議会の開催に当たりまして、山形労働局相浦局長よりご挨拶を申し上げます。

【山形労働局 相浦局長】

おはようございます。相浦です。どうぞよろしくお願いいたします。

委員の皆様方におかれましては、いろいろご多忙な折、この第4回トラック輸送における取
引環境・労働時間改善山形県協議会にご参集いただきまして、まことにありがとうございます。

また、日ごろより、厚生労働行政、とりわけ労働行政の推進につきまして格別のご理解とご
協力を賜っていること、あわせて御礼申し上げたいというふうに思います。

本題に入ります前に、先月発生いたしました平成28年熊本地震において被災されました方に
心よりお見舞いを申し上げたいというふうに思います。また、併せて亡くなられた方、またご
遺族の皆様方に対しても深くお悔み申し上げたいというふうに思います。

労働行政の分野におきましては、被災地熊本のハローワークや監督署において、本省とか全
国の職員を派遣いたしまして、独立相談窓口を開設してきております。1カ月と10日ほどたっ
てございますけれども、1カ月現在の段階では1万2,000件の相談を受けて対応しているとい
うふうに承知しているところでございます。

労働行政といたしましては、実は雇用保険の関係だとか、雇用創出助成金の関係、未払い賃
金立て替え払いの関係に種々特例措置を設けてございまして、そういうことによって、少しで
も被災者の復旧・復興に支援できればというふうに思っております。

さて、本題に入りますけれども、長時間労働の抑制につきましては、本年3月に安倍総理が
議長「一億総活躍国民会議」において、関係省庁が連携して下請などの取引条件にも踏み込
んで長時間労働を是正する仕組みを作り、法規制の執行を早急に強化するというふうな

発言がなされております。

また、先ごろ、取りまとめられ、今月末には閣議決定される見込みとなっております「日本一億総活躍プラン」においても、長時間労働の是正が大きな柱として位置づけられており、堅実な取り組みが求められているところでございます。

山形労働局内におきましても、局内に設置いたしました「働き方改革推進本部」のもと、長時間労働の削減などについて、経営者団体をはじめ県内のリーディングカンパニーを訪問し、取り組みへの協力をお願いしているところでございます。

このような中、これまで本協議会においてトラック運転車の長時間労働の大きな要因として挙げられている荷主との取引環境の改善に向けた検討を進めていただいているところでございます。

そして、本年度からは、山形県の実情を踏まえた実践的な議論を進めるためのパイロット事業を行っていくこととしております。この事業は、昨年実施いたしました実態調査結果などで把握した問題点や課題を改善するために、発荷主・着荷主とトラック運送事業者がパートナーシップを組み、トラック輸送の取引環境や労働時間の改善の方途を探っていくというものでございます。

今後、山形県の物流の構造改革にもつながる最重要な取り組みになるものと考えており、この事業を通じて、県内での先進的事例をまとめ、水平展開を行い、長時間労働の抑制とその定着を図ってまいりたいと、さように考えているところでございます。

最後になりましたが、本日は委員の皆様方の忌憚のないご意見を賜ればというふうに思いますので、どうぞよろしく願いをいたします。

【事務局】

ここで報道機関の皆様にご覧いただきありがとうございます。写真撮影につきましてはここまでとさせていただきますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

続きまして、配付資料の確認をさせていただきます。

お手元の資料をごらんください。

クリップどめをしてありますけれども、クリップを外していただきまして、「議事次第」です。中身としましては、「委員名簿」「委員出席者名簿」「配席図」の一枚ものが続いております。資料1としましては、「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係市町連絡会議について」という表題の資料であります。資料2としましては、表題が「正誤表」となっております。

す。その後ろに、「トラック輸送状況の実態調査（山形県版）結果概要」という資料がついてあります。資料3としましては、「中小企業主に対する職場意識改善助成金の支給」という表題になっております。資料4としましては、「パイロット事業集団の選定について」という表題になっております。一枚紙です。最後に、資料5としまして、「取引環境・長時間労働の改善等に向けたパイロット事業後の山形県協議会について」という形になっております。

また、第3回協議会議事録につきましても、本日お配りさせていただいております。

資料等に不足がございましたらお申し出ください。よろしいでしょうか。

なお、本日、小松委員におかれましては、都合によりまして11時に退席されますので、ご了承をお願いいたします。

それでは、これ以降の議事の進行につきましては座長の高木先生にお願いしたいと思います。

高木先生どうぞよろしく願いたします。

【高木座長】

今年度最初の協議会ということになりますが、前回までには実態報告に基づいてどういうふうに改善を進めていくかということの基礎的な中身が明らかにされたと思います。

山形県の実情に即しまして、かなり突っ込んだ議論が行われておりますので、今日ご出席の皆様にも議事録をぜひ読んでいただいて、どんなことが議論されたのかということを見ていただいただけると大変いいのではないかとこのように思います。

今ご説明が行われましたように、調査から一歩進んでパイロット事業ということに段階を進めていきたいということで、今日はその点が議論の中心になると思いますので、ぜひこれまでと同じように積極的な議論をお願いしたいというふうに思っております。どうぞよろしく願いたします。

◎議 事

(1) トラック運送事業における下請等中小企業の取引条件の改善に関する調査結果について

【高木座長】

それでは議事に入らせていただきたいと思いますけれども、初めに事務局より報告事項があるようでございますので、説明をお願いしたいと思います。

〔山形運輸支局 資料1に基づき説明〕

(2) トラック輸送状況の実態調査について

[山形運輸支局 資料2に基づき説明]

【事務局】

もう少し続きがありまして、申しわけありません。

今回、この数字が変わったことを含めまして、以前に第3回協議会の中で大場委員のほうから何点か質問をいただいておりますので、この場でお答えさせていただきたいと思います。

きょうお配りしております議事録がありますけれども、議事録の中でいきますと、ちょうど5ページから6ページに当たる部分になります。

それぞれのご質問に対しましてお答えしていきたいと思います。

1つ目の質問としましては、1運行での集計となっておりますが、平均化したデータとなっているためわかりづらい。500キロ以下、それ以上という集計になってはいますが、日帰り、泊まりを伴うかがわかりづらいというご質問です。

この質問につきましては、ドライバーへの調査票を集計した結果になるわけなんですけれども、走行距離のデータはとっておりますが、日帰りか泊つきかのデータは求めておりませんでしたので、結果としまして、集計には反映されておられません。日帰りか泊つきかがわかりづらいというご指摘ですが、結果としましてはわからないという形になっています。

2つ目の質問としましては、1に関連しまして、こちらから指定したデータの提出は可能ですかというご質問です。

回答としましては、せっかく集計しましたデータですので、今回示された集計のとり方以外にも集計の仕方は考えられますが、この部分につきましては、本省サイドでの契約内容ですので、改めてこちらから指定したデータを抽出してもらうことは困難です。

前回の説明では、概要版によりまして説明させていただきましたので、お配りしていた詳細版というものもありましたが、そちらのほうには、短、中、長距離ですとか、最大値のデータなどが入っておりますし、運転時間ですとか荷役時間などもう少し詳しいデータが載っておりますので、こちらのデータ等を参考にさせていただいて実態を捉えていただきますようお願いしたいと考えております。

次の質問ですけれども、発地・着地がどこなのかというデータがないと、どの部分で長時間

になっているのかわからないというご質問ですけれども、こちらのほうも、ドライバーへの調査等の項目が「発地・着地」の欄が設けられていませんので、集計データとしては示されてはおりません。

しかしながら、地理的な違いによりまして労働時間が長くなることは考えられますので、そうしたことも考慮に入れながら、パイロット事業の選定の際に検討していただきますようお願いしたいと考えております。

次の質問は、500キロ超が全体の13.2%なので、長距離の部分のデータサンプルが少なく感じますということです。

こちらにつきましては、一般的には1運行といいますと、営業所を出発してから営業所に戻ってくるまでの行程を言われると思います。日帰り運行以外は泊つきの運行となりますので、走行距離は当然長くなるわけですが、今回の調査に限りましては、1日の始業時刻から就業時刻までを1運行と定義づけております。あくまで1日で500キロ超の走行をしたかという捉え方になりますので、例えば、2泊3日ですとか3泊4日の長距離運行の割合が13%という意味合いの数字にはなっておりません。ということを考えますと、必ずしもサンプルが少ないという捉え方にはならないかなというふうに考えております。

その次の質問は、長距離の部分で拘束時間が16時間を超えるという実態になっています。このサンプルが少ないと、県内のどこからどこに行っているのかの傾向がわからない、データが欲しいということであります。

発地・着地のデータとしまして集めていませんので、どこからどこに輸送されたかということを知ることはできません。役所側が生データを保有しない約束で実態調査に協力してもらっている経緯もありますので、集約されたデータと委員の皆様からのご意見を伺いながら、課題の洗い出しですとかパイロット事業の選定の参考にさせていただきますようお願いいたします。

最後に、泊つきの1カ月の拘束時間が289時間、総労働時間が197時間となっている。日帰りの拘束時間が235時間、総労働時間が222時間となっている。誤りではないかというご指摘ですが、先ほど数字の訂正をさせていただきましたが、ご指摘のとおり、積み上げに誤りがありましたので、正しい数値に変えさせていただいております。申しわけございませんでした。

以上です。

(3) 職場意識改善助成金について

【高木座長】

それでは、労働局のほうも説明があるのでしょうか。

〔山形労働局 資料3に基づき説明〕

【高木座長】

今のご報告について何か委員の皆様からご質問等ございますでしょうか。

特に、大場委員のほうからの質問にいろいろ反響があったと思いますが、よろしいでしょうか。

【大場委員】

データの的には、私の考えていたようなデータが出てこないんですよね。残念です。

【高木座長】

私もちょっとそういう思いがしまして、これは調査のやり方からすると限界があるのかもしれないんですけども、現場の実態に即したものになっているかどうかという点では、どうかなという気がちょっとしないでもないですね。実際に調査の対象企業から正直に話を、協力をしてもらうということで制約がかかったのかもしれないけれども、集計やなんかでももう少し工夫があってよかったのではないかという気はしないでもないという思いをしています。

他にございますか。

1つだけ、労働局のほうにご質問したいんですけども、山形で7件ですか、助成対象にされたということですけども、目的から見て、つまり所定外労働時間の削減とか、年次有給休暇の取得促進とかという目的から見て、この7件が効果があったかどうかということは、何か調査されているのでしょうか。

【山形労働局】

実際にそこまでの調査はしておりません。ただ、助成金の支給申請の際に実績を出していただくことになっておりますので、実施計画に基づいて所定外労働時間の削減、さらに年休が、

の取得が増加というような報告は支給申請の段階でいただいております。

【高木座長】

特別にどこでどういう効果があったかということをちゃんと調べていらっしゃるというわけではないんですね。

【山形労働局】

そこまではしておりませんが、実施結果報告書の中で確認しております。

【高木座長】

助成金というのはそういうものなんですか。

【山形労働局】

全体というところでの効果となると、大変申しわけございませんけれども、調査していないということです。

【高木座長】

わかったようなわからないようなことですけれども。

【山形労働局】

リーフレットの2としまして、支給対象取組としての成果目標がございますけれども、その成果目標を達成していないものは支給しないということです。支給申請の事業につきましては、当然その成果目標の達成状況を報告して、いただき審査した上で支給するという内容になっておりますので、その効果というのは、それぞれの事業所の成果として把握しているということでございます。

【高木座長】

では、次へ参りたいと思いますが、よろしいでしょうか、委員の方から何かございませんでしょうか。

(4) 山形県協議会におけるパイロット事業の進め方について

【高木座長】

それでは議題に入りたいと思いますけれども、まず、議第1ですが、平成28年度パイロット事業対象集団についてということで、事務局よりご説明をお願いします。

〔事務局 資料4に基づき説明〕

【高木座長】

ありがとうございました。

今のご説明、今年度の中心のパイロット事業ということになったと思いますけれども、今のご説明に対して、何か委員の方からご意見等がございましたらぜひ出していただきたいと思いますが。いかがでしょうか。

【矢野委員】

たまたまパイロット事業、下請運送事業者が手前どもの会社でありまして、指名された以上は目的に沿って頑張っていきたいなと思っております。

今は、ラ・フランス、リンゴという話でしたけれども、山形の果物はサクランボから始まりますね。ということで、山形の主要産品全てといたしますか、一番後のラ・フランスまで、夏のスイカあるいは庄内のメロンとか、いろいろありますので、全て対象にしたほうがよろしいのではないかなど。

それから、関東中心と言いましたけれども、関西のほうにも輸送しております。そこも対象に入れたほうが、より課題や問題が浮き彫りになってくるような気がしますので、そこも検討していただければなという考えをしております。

【高木座長】

いかがでしょうか。今の矢野委員のご質問というか、ご意見に対して。

【事務局】

承りさせていただきたいと思っております。

サクランボにつきましては、今から調査を始めますと、時期的に間に合わないということで、

一応、そこはこの中には考えておりませんでしたけれども、違う場面でのことも考えられますので、品目としては承りさせていただきます。

【落合委員】

全農でございますけれども、荷主としてパイロット事業に協力させていただくということは申し上げたいと思っておりますが、具体的にどんなことを協力すればいいとか、恐らくまだ確立していないのではないかと思います、そこら辺はこれからになるのか、要求受けたものをその都度報告していくのかというあたりがちょっと見えないものですから、その辺教えていただきたいと思います。

【高木座長】

ここで言っているパイロット事業の中身ですね。これがどこまで具体化されているのか、ちょっとわからないのですがということは私も感じていたんですけども、それは伝わっているのか。伝わっているならここでもご紹介していただけるといいと思います。

【事務局】

パイロット事業そのものは現状の洗い出しから始まりますので、現状を把握して課題をつかまえ、改善方法を探り、パイロット事業として実証実験をやりながらその方策を考えるという形になります。具体的なボリューム感というのは、多分、そこに入って行ってやらないとまだわからないということになるかと思います。

【高木座長】

私が現場調査をやるときには仮説を立てまして、こういうことになるだろうと想定してやっています。違ったことになってもちっとも構わないんですけども、そういうようなことを想定しておやりになるんですけども、ここに言われていることだと、コンサルタントに委託をされるということですね。それ全部、そういうことを含めて全部任されてしまうと、こういうことになりますか。

【事務局】

コンサルタントのほうも、全てを任されてしまうコンサルタントと、そうではない、検討事

項を踏まえながらやっていくコンサルタントの2種類があるようなんですけれども、どちらのほうに割り振られるかというのがまだ地方のほうではわかりませんので、実質的な対象集団が決まった段階でどういう課題がありますよということをコメントを付しながら中央に上げていった中で、その割り振りが決められるという状況になっております。

【高木座長】

そうすると、まず落合委員の質問に対しては、具体的には話は……

【事務局】

なかなか具体的にもお答えしにくいというところになります。

【落合委員】

その対象集団に対して協力すると言われたという整理されているんですけれども、本当にそうなのかなという。

ここにあります改善の意欲ある事業所としては、私どももそのとおりなんですけど、関係会社と
いうか、その内容を聞いていなかったものですから、やるとか協力するとかという内容を聞いて
いなかったものから、その辺の説明がどうなってるのかその確認でした。今後もいろ
いろ相談といいますか、いろいろお話があるかというふうに思っています。

【高木座長】

今お聞きすると、全て中央で決めてしまうということですね。ここでの議論はちゃんと地方
の実情を反映してということを繰り返し議論されていたんですけれども、それは無視されてい
るということなんですね。

【事務局】

無視ということではありませんで、割り振りが2系統に分かれるというところなんです。コンサ
ルの委託の仕方が2系統に分かれるということになります。

そして、細かな内容がどうなるかちょっとわかりませんが、具体的にコンサルにお願い
される分としましては、荷主側ですとかトラック業者側のまずは現状の分析ですね。あとは

問題点と改善点の洗い出しですとか、あと実験内容ですとか、実施方法の徹底といったところをやっていきます。

【高木座長】

それ、2系統に分かれるにしても、それは全てコンサルの仕事で、運輸局とかこの協議会とかの意見は全く反映されないということですね。全てを任されていると。

【東北運輸局貨物課長】

ちょっとパイロット事業についてもうちょっと詳しくご説明をさせていただきたいと思えます。

今、事務局から説明がありました2系統という話ですが、予算には厚労省の予算と国交省の予算と2つございまして、それで、今、全国47都道府県からおよそ47集団が中央のほうに上がっていきまして、その中で厚労省さんの予算を使う実験と、それから、国交省の予算を使う実験ということで「割り振る」というのはそういう意味でございまして、その中身が若干違うわけでございます。

まず、厚労省の予算を使うパターンでは、全国で20集団を予定しておりまして、それを1つのコンサルタント会社をお願いをしまして、20集団を一気に総括しながら調査を進めていきます。ただし、20集団と言いましても、それぞれ地域の実情が違いますので、その中でそれぞれの地域の課題とかそういったものを探りながら、実際にどういった課題解決のための実験をやったいいのかというようなやり方をするというのが、厚生労働省さんのパターン。

それから、もう1つ、国交省の予算の場合は、それぞれ集団ごとに基本的にコンサルタント会社と契約を結ばせていただきますので、現時点で想定しておりますのは、我々事務局と荷主様、それから運送事業者様で、1つの会議体をつくらせていただきまして、まずはどういった課題があるのか。例えば、手待ちの時間があるとか、荷役の時間が非常にかかるとか、恐らくさまざまな問題があると思うのですが、まずはそういった問題がどういったところにあるのかというのを、みんなで集まって打ち合わせをしながら、そして、その課題解決のためにはこういった実験方法がいいのではないのかというのを合意の上で決めていきながら、実際に実験をスタートするといったことを現在想定しております。コンサルタント会社にも当然委託はするんですが、コンサルタント会社はそれらの具体的調査とか取りまとめ、その辺を委託しようと思

っております、具体的にそういった進め方をしようと思っております。

ただ、冒頭申し上げました厚労省のパターンにおいても、同じような地域ごとの会議体をつくって協議しながら進めていくと聞いておりますので、おおよそそう変わりはないとは思いますが、全国でひとまとめで進めていくか、地方ごとに進めていくかという違いは若干あるようではございますが、いずれにしても、地方の具体の課題、それをまずは洗い出す作業をやる。その洗い出した課題に基づいて、それを解決するための実証をやっていく。それで、実際にどうだったか、うまく行ったのかどうなのかというような検証をやっていくというのが大まかな流れでございまして、その点はどちらも変わらないと考えております。

【矢野委員】

ただいまの佐藤課長のお話はよくわかりました。ところで、山形はどちらのほうになるのでしょうか。それと、パイロット事業の、要するに行政と下請事業主あるいは荷主の委員会をつくるという話ですよね。そうすると、協議会はどういう立場になるのでしょうか。その委員会をつくったら、この協議会として、協議会でいろいろ検討・議論を進めるべきではないかなと自分は、ちょっと違和感を感じたんですが、その辺はどうでしょうか。

【東北運輸局貨物課長】

どちらになるのかというご質問なのですが、これは実は今はまだどちらになるか決まっていないというのが正直なところございまして、それはもうちょっとお時間をいただきたいと思います。

それから、具体のその会議体をつくるというお話でございますが、個別具体的な話でフットワークをよくしたいという考えから、イメージとしましては、ワーキング的なイメージでつくるつもりでおります。ですので、細かく何回か集まったりというより、フットワークをよくしたいものですから、そういったことで進めたいとは考えております。まずスケジュール感ですが、おおむね実証運行そのものは10月から12月までの間に実際にスタートしたいと考えております。つまり、それまでの間は課題の洗い出しに充てる期間と考えております。

そして、本日、4回目の協議会にお集まりいただいておりますが、次回の5回目の協議会を大体その実証運行前にお集まりいただくと想定しております。つまり、課題を洗い出してこういった実験をやってみたいというところも、ある程度ワーキングのほうで決まりましたら、それを5回目の次回の協議会にご報告をさせていただきまして、皆さんにちょっと揉んでいただ

きまして、それで実際に10月以降の実証運行につなげていきたいというふうに考えているところでございます。

【大場委員】

運輸労連の大場です。

今のパイロット事業について、説明で、イメージ的には少しわかったような気がしますが、これは長時間労働の是正という部分で進めておるんですけれども、取引環境関係の部分についてはどういうふうな進め方になるのか。この辺はいかがなものでしょうか。

【高木座長】

パイロット事業の内容にかかわってのことですね、今の話は。いかがでしょう。

【東北運輸局貨物課長】

今のご質問でございますが、本協議会の会議名も改めてごらんいただいてわかるとおり、この協議会は1つは取引環境の改善、それからもう1つは労働時間の改善という2つのテーマをもってご協議をいただく目的で開催をしておるところでございます。まず、そのとっかかりといいますか、去年から取りかかっておりますのは、まずは長時間労働の抑制。そちらのほうにまずはフォーカスを当てて、お給料をいただいておりますので、昨年度の実態調査、それから今年度のパイロットということで、まずは長時間労働の抑制にちょっとフォーカスを当ててスタートしているところでございます。

ただし、取引環境の改善、これは当然、適正運賃の収受とか、もしくは書面化といったような取引環境の改善というものがこの協議会の大きなテーマであるというふうに我々は考えておりますので、このパイロットがある程度軌道に乗った後、それらのテーマについても今後取り組んでいく予定というふうに考えておりますので、ご理解いただけないかなというふうに思っているところでございます。

【高木座長】

よろしいですか。ほかにございませんでしょうか。

これはお聞きしていいかどうかわかりませんが、現在まで着荷主を特定できないということについては、何かトラブルがあるとか、あるいはうまく行かない条件があるとか、そう

ということなんですか。それとも、ほかの理由で今は決まっていないと、こういうことなんですか。

【事務局】

着荷主様につきましては、4月28日に大田市場のある卸業者に対してパイロット事業の参加についてご依頼したところ、5月20日に社内で協議して、パイロット事業に参加することについて協議するというので、協議した結果、パイロット事業に参加はできないという回答を得ました。

理由は2つあると卸業者さんはおっしゃっていました。1つは、山形が行っているこのパイロット事業へ参加することで、依頼した卸業者さんがほかの運送業者、ほかの発荷主さんに対して差別的取扱いをすることになると考えていると。それが1点。2つ目が、大田市場は今期、整備工事を行う予定なんだそうです。という2つの理由でパイロット事業には参加できないということです。

【高木座長】

ちょっとよくわからなかったんですけども、差別的取扱いというのはどういうことを言っていたんですか、それは。

【事務局】

パイロット事業に参加することによって何か課題を見つけて、それを改善していくということですから、つまり、この対象集団ではないほかの都道府県からの運送業者が荷を運んでいるわけですから、それとの取り扱いが違ってくるのではないかと、改善することになったら。そういうことだと私は推測していますけれども。

【高木座長】

いずれにしても拒否されたので、できないということで、現在は別の着荷主さんを探しているとか、そういう段階だというふうに理解してよろしいですか。

【事務局】

そうです。

【高木座長】

それは大体うまく行きそうだとか何とか、どういう状況にあるかということをお聞きしてはまずいのかな。

【事務局】

今、選定しまして、これから交渉の段階なんですけれども、同じ市場といたしますか、そういった中での事業所さんとこれから交渉していく予定にしておりますけれども、今のところは大変申しわけございませんけれども、はっきりしたこと、オーケーと行くかどうかちょっとどうかと思うんですけれども、いずれにしても、早期にこの着荷主の対象集団としての選定を早目に進めていきたいというふうに考えております。

【高木座長】

やむを得ないことなんでしょうけれども、一番最初の議論で言うと、山形の青果物の輸送ということを重視してやろうということで、サクランボを考えると、大分タイミングがおくれてしまうということになるのではないかと、私はちょっと心配なんですけれども、それは大丈夫なんですね。

【事務局】

パイロット事業の実施時期を考えますと、平成28年度にサクランボを含めるのはちょっと難しいというふうに思っております。

【矢野委員】

今サクランボは難しいということですが、果物の場合は、果物の種類によって収穫から配達までかなり違って来るんですね。ですから、ラ・フランスとリンゴはかなり似たようなことだと思えるんですけれども、サクランボ、そしてまたスイカ、メロンですね、夏の。その辺とリンゴ、ラ・フランスはかなり違います。集荷場所も違うし、いろいろな面で違って来るので、そういうことをトータル的に検証しないと、リンゴとラ・フランスだけで果物の輸送はこ

うだということで決めつけられれば、我々事業者としては本当のところが出てこないということになりますね。その辺、十分に考慮していただきたいなと思います。

要するに、自分たち、5月か6月あたりから実際の運行をパイロットするのかなというイメージですけれども、10月、11月じゃ、本当に一部だけになってしまうという危惧はあります。当然、先ほどの話だとそういうことなので、何とかそこを早めてもらおうといいますが、コンサルが入らないと決められないというのではちょっとおかしいのではないかと。ここにこういう協議会があるわけだし、しかも、各方面のベテランといいますが、そういう方たちが事務局を含めて集まっております。

パイロット事業で、要するにどういうことを調べるのか確認するんだということであれば、パイロットだけじゃなくて、この場で、あるいはこの事務局、いろいろメンバーに確認するとか、そういうことで進めるんじゃないかと思うんですけれどもね。それはどうなんでしょうかね。

【事務局】

パイロット事業はあくまで実証実験に当たりますので、これを1つの参考となることは間違いないんですけれども、それ以外の中で、皆様のほうで議論していただくところは議論していただいて、改善できるところを見つけていただければ、それはすごく有効であると考えています。

また、そうしたことがたくさんあったほうがいいんだろうというふうに思っております。あくまで実験は実験として、1つの結果として残りますでしょうけれども、それ以外の議論も広げていければというふうに思っております。

【東北運輸局 七尾次長】

私のほうも事務局サイドですので、今の議論を踏まえて感じたことというか、どういうふう
に事務局を引っ張っていきたいと思っているかということをお述べますと、やはり、パイロット
事業、確かに今彼が言いましたように、パイロット事業というのは重要な実験事業ですから、
位置づけを持つものですが、資料4に実施パターンがいろいろありますが、当県の場合は、平成28年度、平成29年度という形で、A、Bという形での実施になっております。

すなわち先ほどいろいろな、当県は青果物の宝庫ですから、サクランボ、スイカ、ラ・フラ

ンス、リンゴというようにいろいろ出ていますし、季節もそれぞれということです。

今回の平成28年度は、確かにサクランボには間に合わないかもしれないですけども、平成29年度に向けて仕込んでおけば、平成29年度はそれに間に合うような、違うものをターゲットとして、平成28年度と平成29年度、当然実施しないと意味がないですし、そもそも下請等中小企業の取引状況改善に関する調査、この資料で、大体どういことが取引条件でいうと問題になるのかあぶり出されていたみたいなのですね。それから、労働時間の長時間化というのは何が原因で長時間化になっているのか。これも大体もうあぶり出されているわけなので、そうすると、結局、この場ではまさに取引条件改善に向けた課題と出ている最後のページ、こういう課題をどうクリアしていったらいいかというのを積極的に議論していただく場なんでしょうし、それをサポートするものとして、そういう実験事業があるわけでしょうから、時間が間に合わないとかいろいろな話がありますけれども、間に合うものについてこの平成28年でやっていき、今のうちからちゃんと仕込んで、平成29年度には違う物品、産品をターゲットにして、当然ながら受け荷主も同じ大田市場の別の業者さんなのかもしれませんけれども、ご理解を得て、場合によっては本省の力も得ながら確定しておけば決まっていくと思いますので、とにかくどういう産品をどのタイミングで素材として取り上げてやっていくのかということパイロット事業を考えていけばいいので、実際、パイロット事業がないと取引条件の課題が出てこないわけでも何でもなし、労働時間の長時間化の問題点が出てこないわけではないので、そういうそのパイロット事業とその課題の解決というのを車の両輪ではないですけども、両方同時進行的に考えていけばいいのかなと思っております。

この場では、そういうのを大所高所からご議論いただく場とすればいいのかと思いますが、どうでしょうか。

【矢野委員】

資料のほうのところに、平成28年度、平成29年度でまたパイロット事業者を選定するとありますね。ということは、要するに、山形県は果物の が長いということになってしまいましたので、平成28年度はたったの なんですけども、そこは山形県の果物ということで、そういう荷主をとということで要望して決まったなというふうに思っているんですけども、山形にはまだまだ工業製品とか食料品とかもあるわけですので、結局、果物については秋もラ・フランスとリンゴだけで終わってしまいますので、それではちょっといろいろな面で、パイロット事業で結果をまとめても、ちょっと不足気味なのではないかなというような心配をしてお

ります。

ですから、先ほど話したとおり、コンサル様が入る前にも、割と輸送について当然出発から到着、そしてまた復路ということで、調べられる点は、もうあれは事務局も詳しいので、コンサルさんが入る前に、我々は輸送のプロとして、出発から着店、着店からまた行った先での発送、一連の運行便の調べられるところをこの協議会で決めて実施してみたらどうですかね

【高木座長】

そういうことで、この協議会としては、コンサルに丸投げはしないでちゃんとかかわるということを確認しておきたいところではあります。

【小松委員】

私も全農さんがお客さんという立場になりまして、酒田で、庄内で青果物輸送に携わっております。

今、内陸のラ・フランスだとか、そういう話も結構なんですけど、やはり、果実だけではなくて、青果物輸送とかそういったものも輸送しております。花の輸送もありますし、輸送パターンは似ているかとは思いますが、時期時期のパターンもありますし、年間輸送も当然ある話ですので、やはりワーキンググループみたいな感じだとさっきおっしゃっていただきましたけれども、そういったところで、どれが一番最適か揉んでもらって、それから始めていただいたほうが偏りは少ないのかなという状況はあるかと思っておりますので、その点、よろしく願いしたいなというふうに思います。

【高木座長】

ありがとうございました。

ほかにございますでしょうか。今のご意見では、ワーキンググループのあり方なんかも十分検討していただく必要があると思いますが、その点も含めて、この次では、皆さんからのご意見を踏まえて、青果物の輸送にかかわる対象集団ということで 選定させていただきますが、まだ着荷主のほうが決まっていないんですけれども、青果物輸送にかかわる対象集団ということの内容とするパイロット事業を行うということで、この協議会としては承認をすると、こういうことではいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、そういうことにさせていただきたいと思っております。

(2) 山形県協議会のあり方について

【高木座長】

続きまして、議題2ですね。ちょっと既に議論が出ておりますが、山形県協議会のあり方についてということで、事務局より説明をお願いします。

〔事務局 資料5に基づき説明〕

【高木座長】

どうもありがとうございました。

この点について、皆さんのほうから何かございますか。ガイドラインができ上がった後の話でございますので、今、中心のお話を、パイロット運用をやりましてガイドラインがつくられていくと、こういうことがこの中心の中身であります、その全体の流れを するためにも、こういうその後の考えられる取り組みということでご提案になっているんだと思いますが、ご意見ございますでしょうか。

きょうの段階で何か結論づけるとか、そういうことではないですね、これはね。（「はい」の声あり） こういう方向で検討されているということをお知らせしておくということではよろしいですか。（「ちょっと1点だけ」の声あり） どうぞ。

【矢野委員】

ただいまのパイロット事業後の山形県協議会のあり方ということで、将来像なんですけれども、パイロット事業が終われば、全国の協議会も終盤に差しかかって、かなり先が見えてくるんだと思うんですね。

私も1つ心配しているのは、長時間労働等のドライバーの労働環境の改善ですけれども、その上の取組環境が変わらないと、はっきり言って長時間労働も改善しないんですね。今初めて示されたので、ぱっと見た感じだけなんですけれども、要するに、経済界に対するアプローチといいますか、適正運賃の収受ですけれども、もっともっとそれを重要視したような検討項目にすべきではないかなと思っております。

はっきり言って我々事業者は、ドライバーを安い賃金で長時間働かせて経営者だけがいい思いをするという気持ちではございません。残念ながら、それがなかなかできなくて現在のよう

な状況になっているわけですので、それは全て取引環境に起因します。適正運賃の収受ができなければ、絵に描いたもちになりますので、その点は重点的に検討といいますか、訴えていくような今後にしていただきたいなという要望でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】

まさしくそういった要望事項をお聞かせ願いたいんです。どういうことを中心的に力を入れていくべきかということをいろいろな情報をいただきたいということでたたき台として示させていただきますので。

【東海林委員】

我々トラック業界に関しても、やはり、取引条件の改善というようなお願いを荷主さんのほうにやっておるのが今の現状でございます。平成21年7月に設置されて、今休眠中だということと、何とか荷主企業様を中心に、現状のご理解をぜひ訴えたいし、ご理解を賜りたいなというような私の気持ちでございます。

【高木座長】

パートナーシップ会議はそれ自体意味があると、こういうお話でしょうか。

【東海林委員】

はい、さようでございます。早急にというか、休眠中よりも、今現状の実態をぜひ介入をしていただいて、ご理解をしていただきたいなというようなところもございます。

【水戸委員】

高木先生からもありましたが、パイロット事業が具体的にどのような内容になっていくのかきょうの段階では、はっきりしないのは説明から仕方がないと思います。申し上げたいのは、先ほど矢野委員からも同様の発言がありましたが、取引条件の改善と労働条件の改善というのは、これは例えば車輪の両輪だと思います。両方を併行してやっていかなければならないと思います。又、きょうの段階でパイロット事業の着荷主が決まっていないということで、非常に残念だなと思った次第ですが、前回話をしたように、発荷主の方と運送事業者、元請事業者、ここはそれなりにさまざまな協議であったり、改善に向けた話し合いが、十分ではないにして

もなされていると認識しています。

しかし、着荷主、実際の荷受業者、到着荷主ということになるとと思いますが、ここは非常に問題が多いと見ておりまして、そこがどんなふうはこのパイロット事業に乗ってくれるのかと、大きな期待を持っていましたが、きょうの時点では決まっていないとのことでありまして、状況を見ていきたいと、思っているところです。

以上です。

【長澤委員】

初めてなので、ちょっと場違いなことを申しかねませんが、自分は今まで営業でした。今回の異動でこちらのほうに戻ってきました。荷主と運送会社さんの方というのは、今言われたような形でお話はしています。荷主は着店のほうからの要望を聞いて運送会社さんのほうに要望を申ししております。今、風下着店からの要望が非常に強くなっています。荷主は運送会社さんにこうお願いしたいというような部分（納品時間、方法 e t c）を皆様方にも理解して頂きたい。今こちらには着店の方がいらっしゃるけれども、この要望がこういうふうに出ているというふうな部分を委員会の方がつかめば、問題解決というのが非常に容易に進むのではないのかなと思います。年末、待機時間が非常に長くなっているというような現状があります。実例として、着店側から、「25日の午前中必着だ！！」行った所、おろし終わったのが26日の朝だったという様な事が発生しているのです。これは荷主も全くわからないことなんです。着店側の抱える問題を解決しないと、長時間労働あるいは取引条件というふうな部分まで見えてこないのです、委員会の方ももちろんそうなんです、共通認識として着店の環境状況を把握していただきたいと思います。ここが一番問題じゃないのかなと思います。

【高木座長】

これは調査の中でも非常にはっきり出ている点で、非常にいいご指摘だったと思います。それをどうするか、事務局のほうでちょっとお考えいただくといいのではないかと思います。

ご意見を聞いていただいて、官庁といいますか、労働局と運輸局のほうから、そういったことで何かご意見ございますでしょうか。

【東北運輸局 七尾次長】

そもそも先ほどちょっと触れましたけれども、取引環境における問題点・課題というのは大

体わかっているわけです。それから、長時間労働の問題点というのも大体予想がつくというか、わかっているわけですね。それと、そのパイロット事業という言葉が指す意味内容がよくわかっていないわけですね。ですので、結局、大体あぶり出されている問題点・課題とパイロット事業はどうリンクするのかというのがよく見えていない上に、着荷主が決まっていないというような問題点もございます。

だから、結局、どういうパイロット事業にしたらいいのか、そういうのがあぶり出されたものが整理されるような事業、それをさらにいろいろなところに訴えかけていけるような事業にしないといけないなと思いました。

まさに、先ほども言いましたけれども、コンサルにポンと投げて終わりではなくて、コンサルの得手とするその発想というか、そういうものを使うという意味でキャッチボールをし、かつ霞ヶ関とも我々キャッチボールをさせていただいて、同時に他の県、40数県がやっているわけですから、やはり、きっといろいろな先進的な課題も持っていると思われまので、そういうものもリサーチさせてもらって活用したいなと思いました。

【山形労働局 相浦局長】

まずは現場の実態に即したご意見、ご要望を頂戴したなというふうに感じております。

労働時間の問題は、これまでずっと労働の現場、労働行政の立場からのアプローチが中心だったんですけれども、やはり、この業界につきましては、その自前の事業者だけのグループではいかんと思うし、知らないところがあるということで、厚生労働省だけではこのままでは進まないという観点から、こういう陸運行政機関、さらに発注者の皆様方、さらに着荷主の皆様方も含めての形で協議ができる。この環境をつくって、これまで初めてこういう形になってきたものだというふうに理解をしています。

いろいろなパイロット事業に関しても手探り状態のところがあって、労働局も運輸局さんもなかなか初物でございますので、スムーズにいかないところがありますが、関係の皆様方の貴重なご意見を頂戴しつつ、ここをベースに、この協議会をベースに物事を進めていければというふうに思っております。

そして、労働行政の立場から言えば、実際に働いている人の労働時間なり安全が確保されたり、そしてひいては、今、実は運輸業界さんとか、実は建設業界さんも非常に人手不足感が出てきています。山形県内のいろいろな需給バランスを見ても、そういったものが顕著に出てお

りますので、そういったちょっと先のことも見据えた形でこの協議会は価値のあるものというふうに思いますので、具体的な展開の中ではいろいろご要望とかご疑問とかあると思いますけれども、1つ1つ前に進めていくということで、そして、先ほど運輸局様のほうがおっしゃられたように、47局、手探りでやっておりますが、その集合体がきっと大きな力になっていくというふうに思っておりますので、引き続きこの本山形の協議会が活発な議論のもと、いろいろな分析が正確にできて、少しでもいい方向に向かえればいいなど、かように思うところでございます。どうぞよろしく願いをいたしたいと思っております。

【高木座長】

ありがとうございました。

ほかに何かございますか。よろしいですか。

まだちょっと煮詰まっていないところがあるかと思っておりますけれども、例えば、水戸委員がおっしゃったように、車の両輪ですよね。労働条件の改善、労働時間の短縮と取引条件の改善というのは両輪なんですけれども、こっちが解決しなければ、例えば取引条件が解決しなければ労働時間短縮もできない。矢野委員がおっしゃるような側面もあるんですけれども、逆に労働時間短縮を進めようとして初めてその取引条件をよくしようという動きも出てくるという、こういう傾向もあるので、この2つについて全く同時進行ということもあるでしょうけれども、どういう関係があるかということを検討する必要があります。労働条件と経済条件、経営条件、どういう関係があるかというのは昔からあるようなんですけれども、具体的に物流という分野で考えてみることは重要ではないかというふうに、きょうは強く考えました。

では、この問題についてはこれくらいにしておきまして、引き続き機会があれば議論をしていただくということで議論をもちこみましょう。

(3) その他

【高木座長】

議題3ですけれども、その他について何か運輸局からございますでしょうか。

【事務局】

パイロット事業の対象集団としましてご協力をお願いしていました事業者に対しまして次回の協議会から委員として参加をお願いしたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

【高木座長】

よろしいですね。皆さんからご賛同をいただけたということで、そうしたいと思います。

4. その他

【高木座長】

最後のその他ですが、これは何かございますでしょうか。皆さんのほうから何かこの際ということでございましたら出していただきたいと思うんですが。特にありませんね。

ないようですから、以上をもちまして、全ての議事を終了したということにしたいと思いません。

いろいろ宿題は残っていますが、きょうの段階での議事は終了したということにさせていただきます。どうも委員の皆様、ご協力ありがとうございました。

それでは、進行を事務局のほうにお返しいたします。

◎閉 会

【事務局】

高木先生、議事の進行まことにありがとうございました。

最後に協議会の閉会に当たりまして、東北運輸局次長の七尾よりご挨拶申し上げます。

【東北運輸局 七尾次長】

きょうは大変お忙しい中、長時間にわたりご議論いただきましてありがとうございました。運輸局の人事は基本的に4月ですので、大分体制が変わって、議場におりますスタッフも手探りでやっていたのかなど、別にかばうわけではございませんけれども、そういう中で、今種々課題を出していただきました。取引環境・労働時間改善に向けての課題というのは、先ほど申しましたように、問題があぶり出されていて、ただはっきりしていないパイロット事業も、我々の宿題としてクリアにしていかなければいけないなというような宿題もいただきました。

高木先生おっしゃったとおりでありまして、種々宿題をクリアしていきたいなと思います。

その際に、やはり、こういう形で協議会に皆さん集まっていたくのは、お忙しい皆さんですし、なかなか回数的にはそんなにできないということで、名刺交換もさせていただきましたし、電話、それからメールアドレスもありますので、非常に現代はキャッチボールがスムーズであります。頻繁にキャッチボールさせていただいて詰めていきたいなと思います。

今後もまた、様々なアイデアを頂戴したいと切にお願いして、私の挨拶に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。

【事務局】

本日は長時間にわたり熱心なご議論をいただき、まことにありがとうございました。これにて本日の協議会は終了させていただきます。