

第5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12月9日（金曜日）

10：30～

場 所：ホテルメトロポリタン山形 3階 朝日

◎開 会

【山形運輸支局 保坂】

定刻より少し早いですけれども、皆様お揃いになりましたので、ただいまから第5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。

委員の皆様におかれましては、年末のお忙しい中、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。

私は、事務局をしております東北運輸局山形運輸支局の保坂と申します。

しばらくの間、進行を務めさせていただきますので、よろしく願いいたします。座って進めさせていただきます。

まず初めに、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。

公益社団法人山形県トラック協会会長の加川様です。（「加川でございます。どうぞよろしく願います」の声あり）

次に、パイロット事業の対象品目が農産物でしたので、行政側として農林水産省東北農政局に協議会への参画をお願いしましたところ、本日、オブザーバーとして参加いただいております東北農政局経営・事業支援部食品企業課長の菅原様です。（「菅原です。よろしく願いいたします」の声あり）

また、本日のご出席者につきましては、出席者名簿のとおりでございますので、名簿にて紹介にかえさせていただきます。

◎挨拶

【山形運輸支局 保坂】

それでは、協議会の開催に当たりまして、東北運輸局次長の角野よりご挨拶申し上げます。

角野次長、よろしく願いいたします。

【東北運輸局 角野次長】

東北運輸局の角野でございます。第5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の開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、本日は大変お忙しい中ご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。

さて、トラック事業を含みます運輸産業全般におきましては、労働力の不足が非常に深刻な

問題となっているところでございます。この要因の一つが本日のテーマとなっております取引環境、荷主企業と運送事業者の間の取引環境の問題にあると考えられているところでございます。そういったことから、この問題をしっかりと解決をしていくことが必要になっているところでございまして、官邸に設置されております下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議におきましては、荷待ちでございましてか附帯作業の問題、適正運賃や料金收受の問題、さらには下請等多層構造の問題等について議論されているところでございます。また、7月には中央協議会の下にトラック事業の適正運賃・料金検討会が設置されたところでございまして、運賃・料金に関し独禁法に抵触しないよう十分留意しながら検討を進められているところでございます。同検討会の取りまとめた内容を今後作成するガイドラインに反映させていただきたいと考えているところでございます。このように、国土交通省、厚生労働省、それに主要な1次産業であります農業を主管する農水省、それから経済産業省、それから政府全体としてこの問題について取り組みを着々と進めているところでございます。

本協議会は、本日、第5回目ということでございますけれども、本日はこれまで進めてきた対象団体の事業者の方々へのヒアリング等を通じて整理された課題や今後の進め方についてご議論いただくことになっております。委員の皆様方には忌憚のないご意見をいただければ大変ありがたいということを考えているところでございます。

本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

【山形運輸支局 保坂】

ありがとうございました。

ここで、報道機関の皆様にお願いがございます。カメラ・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。

議事次第、次を開いていただきますと委員名簿、その次が委員出席者名簿、その次が配席図となっております。次に、資料1としまして「山形県パイロット事業進捗状況の概要」というものがございます。クリップを外していただきますと、取扱注意として資料をつけさせていただいております。対象団体の事業者様の中から非公開の要望がありましたので、委員の皆様へのみの配付としております。取り扱いには十分ご注意をお願いいたします。続きまして、参考資料1としまして、またクリップどめのものがあります。クリップを取っていただきますと「パイロット事業の実施団体選定状況」、これが1枚物です。その次が「トラック運送業の適正運

賃・料金検討会」、こちらのほうは2枚物になっております。その次が「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議について」、こちらは1枚物です。続いて、「トラック運送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」、こちらも1枚物です。続きまして、「トラック輸送分野における大企業ヒアリングの実施結果について」、こちらは2枚物となっております。「トラック運送業の大企業ヒアリングの実施」、こちらは2枚物となっております。また、第4回協議会の議事録につきましては、本日お配りさせていただいております。トラック協会から「荷主向け業界専門誌への広告掲載について」という資料をつけさせていただいております。最後に、今日、席上配付になりましたが、1枚物で「パイロット事業の進め方とスケジュール」という資料を配らせていただいております。

資料に不足など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、荒木委員におかれましては、本日、都合によりまして11時15分に退席されますので、ご了承ください。

それでは、これ以降の議事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。

高木座長、よろしくお願いいたします。

【高木座長】

おはようございます。どうぞよろしくお願いいたします。

いよいよこの協議会も佳境に入ってきたかと思えますけれども、新たに農政局のほうからもオブザーバーとして参加していただいております。ここでも既に議論がありましたように、山形県のトラック輸送におきましては農産物が非常に大きな要素を占めておりますので、そういうことも含めてぜひ積極的に議論に参加していただきたいというふうに思っております。

これまでいろいろ議論されてきましたけれども、今日はいよいよパイロット事業を通じて労働時間の短縮という目的に向けての問題点を明らかにしていく、それからまた改善策について議論していくと、こういう段階に入ってきているというふうに思います。いろいろ問題がありまして、例えば労働時間短縮を進めていく、あるいは荷扱いなどを含めて仕事の内容を生産性を上げる形で改善をしていく方法を考えるにいたしましても、例えば人手不足をどうするかというような本格的な問題が残されていくことになると思いますので、まず議論としてはいろいろ皆さんから積極的に出していただかなければいけないことがいっぱいあると思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。それにしましても、これは現在の一番緊急の課題だという

ふうに思っておりますので、ぜひ結論が得られるようお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いたします。

◎議 事

【高木座長】

それでは議事に入りたいと思いますが、初めに事務局から報告事項があると思いますので、お願いたします。

【山形運輸支局 保坂】

前回の協議会におきまして、パイロット事業の対象集団としてご協力をお願いする事業者の方に本協議会への参加を依頼することに対しまして了承をいただいております。対象集団が揃った段階で、中央のほうにて厚労省と国交省のどちらの委託契約で行われるかの割り振りが行われました結果、山形県のパイロット事業につきましては厚労省との委託契約により行われることとなりました。厚労省の委託契約の場合は、受託者と対象集団による検討会という打ち合わせの場が設定されておきまして、コンサルの方でその状況を把握されておりますので、本協議会へコンサルの方に事務局側として参加いただくことによりまして、対象集団各社からの参加にかえさせていただきます。

【高木座長】

ありがとうございました。この点について何か委員の皆さんからご質問などございますでしょうか。よろしいでしょうか。特にご意見もないようなので、そういう形でのご参加をお願いするということにしたいと思います。

(1) 平成28年度パイロット事業の実施状況について

【高木座長】

続きまして、議題(1)の平成28年度パイロット事業の実施状況についてということで、事務局より説明をお願いしたいと思います。

【山形労働局 石澤】

事務局の山形労働局の石澤と申します。

資料等はまた後ほど詳細に説明させていただきますけれども、このパイロット事業はご案内のとおり厚生労働省、今回は厚生労働省の委託事業としまして全国で20集団、事業を展開していくということにしております。具体的には、対象集団と受託業者とで合議体をつくっていく中で、この合議体で問題点の把握あるいはその改善方法の提案、それから受託業者における各事業所への個別訪問等で改善方法の実施状況の確認等を詰めていくというものでございます。今回、日通総研さんのほうに委託という形で事業を展開していくこととしております。

資料につきましては、本日、株式会社日通総合研究所のロジスティクスコンサルティング部長でありますサワダ部長さんにご出席していただいておりますので、サワダ部長のほうから詳細につきましてご説明申し上げたいと思います。

〔日通総研 資料1に基づき説明〕

【高木座長】

ありがとうございました。今、パイロット事業の進捗状況についてご報告をいただきましたし、これからの方向性についてもご議論をいただきましたけれども、ご質問等ございますでしょうか。

1つ細かいことなんですけれども、上山で進んだことをやっているというご報告がありましたけれども、これは何か事情があるのか、特別の条件があるとか、そういうことでいいんでしょうか。これからのことについて参考になるようなことが起きているんでしょうか。

【日通総研】

上山のセンター、ストックポイントなんですけれども、非常に運送事業者としてはそこに積みに行けばいいと、当然時間短縮が図られていますし、積載効率も上がっているということなんです。ただこれは元請運送事業者さんの事業に関わる話なので、検討会の中でそれを進めていこうというのはちょっとそぐわないのかなというふうに思っております。ですから、それはそれで要するに横にらみをしながらやっていくべき内容だとは思いますが、それはちょっと事業にまで踏み入ってしまうような内容になりますので、効果があるのは検証されているんですが、それを全て解決策で検討会の中で述べていくというのはちょっと難しいかなというふうに思っております。

【高木座長】

ありがとうございました。まだ具体的な調査の中で出てきてないとは思いますが、ほかにも検討を進めていただきますと有力なケースみたいなものが出てきそうですか、既にやっているところで。（「他県」の声あり）そうです、他県を含めてですね。

【日通総研】

他県のほうはまだ全て掌握できてないので、大分条件が違うようなので、最終的にはそういったものでいいものがあれば並行展開していかなくちゃいけないと思っているんですが、ちょっと聞いた話では、荷物の場所がもう決まっていて、荷物も現実に目の前にあってという状況でやっているところが多いようなので、ちょっと山形県さんの場合はサクランボというのが別にあるのと、サクランボの集荷場所となると限定されませんので、多分農協でいくとたしか7JAさんがあって、7JAさんの中のどこに積みに行くのかという話になると多分30数ヶ所、場所があるということなので、やはり農協さんによっても取り扱いがいろいろ違っているとかなんかということもあるので、なかなかピンポイントに作業の改善というのはなかなか難しいというのはありました。なので、制度なり仕組みというのを変えていくのがやはり恒久的な取り扱いとして望みたいというのは皆さんおっしゃっているところでした。

【高木座長】

何か委員さん。どうぞ。

【東北運輸局 角野次長】

すいません、ちょっと教えていただきたいんですが、要は、前段長々と説明あったのが全部だめで、この最後の1枚がご提案ということで、そういうことだと思いますけれども、最後のご提案は、要は小型のトラックで運びましょうということなんですかね。そうすると輸送コストも増えますし、そんなのを農家さん、農協さんが受け入れるかどうかのかわかりませんし、そもそも人手も、1人のドライバーで運んでいたのを2人のドライバーで運ぶわけですから、人手不足対策にもならないし、どういうお考えでこれを提案されたのか、もう少し教えていただけますでしょうか。

【日通総研】

一番最後の考え方というのは、まず集荷場所が今3カ所で複数ありますと、配達先も複数ありますと。これが両方1カ所ずつになればドライバーは1カ所で済みます。シンプルに考えればそういうことです。ですから、まず集荷場所もそうなんですが、配達場所も3カ所じゃなくて1カ所にできないだろうか。そうすれば、先ほど申し上げているような市場での待ち時間というのが1カ所で済むわけですから、簡単に言うとは、そうですね、そういった意味での取りまとめと、このことをやっていけないかということで、荷主さんと元請さんと実運送事業者さんで協議をするというような形です。

【東北運輸局 角野次長】

よろしゅうございますか。

【高木座長】

どうぞ。

【東北運輸局 角野次長】

ということは、やはり小型車で1人のドライバーで運んでいたものを2人のドライバーで小型車で運ぶと、そういうご提案というふうに理解すればよろしいですか。

【日通総研】

違います。あくまでも集荷の仕方は変わりません。集荷に行く場所が、配達に行く場所が減ると、こういうことです。だから仕分けの方法を変えるということです、農協さんでの。契約の仕方というんでしょうか。作業としては運行が減るということです。

【高木座長】

ちょっと今の話、僕よくわからないんですけども、それは、何というんですか、運送業者側がやってきた作業内容を出荷側にやらせる、こういう発想ですか。

【日通総研】

すいません、このデモが余りよくなかったんですが、例えば現状のものでもってA出荷場、B出荷場と、ここにありますよね。雇い主がトラックで埋めちゃってるんで、これはちょっと

逆で、トラックがA出荷場、B出荷場に積みに行っているわけです、今。要するに2カ所積みです。それを積んだものをC市場、D市場に降ろしている、2カ所降ろしになるわけですが、何回も言うように、おのおのの市場で待ち時間が発生していると。出荷場でも積み込み作業に時間がかかる。こういう実態があるので、じゃ出荷場を1カ所にしたらどうなんだろうか、持っていく先も1カ所にしたらどうなんだろうか、こういう図です。

【高木座長】

いや、それは、だから僕の質問は、運送側の労働時間は短縮しますよね。（「はい」の声あり）でも今度、出荷の側の何ていうか、いろんな作業というのは増えるという、要するにこの間によっては合計労働時間は変わらないんじゃないですか、労働時間数として言えば。

【日通総研】

持っていく先の品目を揃えていただければそういうことはないと思うんですね、数量は変わりませんから。ましてや、この品目が絞られてくれば作業上も作業しやすくなると。

【高木座長】

その前に1つ、今まで検討された1、2、3、全て採用しない、これは最終結論ですか。

【日通総研】

この「採用しない」という表現が余りよくなかったと思うんですが、今すぐ取り組んでいくということは今申し上げたこの集約方法で取り組んでいこうということでございます。だから、全くしないとかそういうことじゃなくてですね。

【高木座長】

むしろ、今ご説明になったのは、僕の理解では1のケースみたいな感じがするんですけども、そうではないんですか。要するにストックポイントの拡充のような形の発展形態ではないわけですか。

【日通総研】

そことはちょっと違う形になるかというふうに思います。

【高木座長】

はい、どうぞ。

【小松委員】

私、酒田から来ました小松と申します。運送業を営んでおりますので、運送業の立場からの話になるかと思えます。我が社も農産物をメインに、全農さんの仕事をさせていただいております。青果物も当然運んでおりますし、果実も運んでおりますし、あと花きも運んでおります。輸送状況からすれば当然こちらのサクランボ等の場所よりも遠い場所からの輸送になることから、やはり運転時間と労働時間も当然長くなるということになるかと思えます。

やはり青果物を運んでおりまして、長年いろいろ課題もありました。最近になって拘束時間と労働時間の話も出てきているわけですが、これプラス今度ドライバー不足ということも重なってきています。去年から取り組んでいる話ですけれども、庄内では1カ所に荷物を集荷するという事はもうやっております、今まであれば朝9時より出勤して、集荷しながら午後2時3時出発、もっと出発時間が遅くなることも経験しております。こういったことではドライバー不足にも対応できないということで、やはり今言ったように1カ所に荷物を集荷してそこから出発ということに改善をしています。その際、当然横持ちの運賃等も発生する話ですけれども、今後の輸送を考えれば、また将来的にも考えていけば、やはり多少のコストはいたしかたないかなということで農協等の理解もいただいております。

ですから、労働時間は当然短縮なっていると思えます。問題点が多少ずれると思えますけれども、荷受市場のほうにも問題があると思えます。市場の場合は競りが4時頃だと思うんですが、青果物等の話になりますと12時まで大体着けてくれということになっております。何で早いのかということになりますと、大田市場から地方の市場に転送をかけるため、夜中の12時まで着けてくれということになります。また、早く着いても、順番待ちだとかリフトが足りないということでの待機時間が非常に長くなっているというのが現状かと思えます。

出発で今議論しておりましたけれども、荷受市場での改善がある程度は前進が見込めるようであればと思えます。そこでのロスタイムというのが非常に私は大きいかなというふうに感じております。我々運送会社からすれば降ろし件数が増えれば増えるほど時間がかかるということもあります。

今現在、同じような輸送をさせていただいていることから意見を述べさせていただきました。

よろしく願いいたします。

【高木座長】

ありがとうございます。ほかにございませんか。

【加川委員】

私ちょっと初めてなもんですから、少し今の説明で違和感といいますか、サクランボの場合はこういう考え方ですという部分と、あとは全体的に農産物の輸送はこうあるべきだということがちょっとわからない部分があつて。今、小松委員さんがおっしゃったように、我々も1年間の仕事ですから、サクランボは1カ月なんで、その部分は特殊な対応はとれると思うんですけども、やはり全体を考えて進め方といいますか、そういうところを検討していただければというのがちょっと案なんです。ですから、この新しいイメージも私はわかりました。効率を貫けるように1カ所配達を進めたいよねと、2台に分けるわけじゃないよというのはわかりました。そういう形の中で、この部分はいいと思うんですけども、ちょっとその線引きの仕方といいますか。

【日通総研】

委員おっしゃる、わかります。線引きなんだけれども、結局、議論として、サクランボもほかの農産物も大きな流れは同じだということで最終的にやっていけば、サクランボもそれが効果があるんじゃないかということで、全体 というような考え方になってきています。

【加川委員】

そういうことだとすれば、高木先生おっしゃるように、採用しないというのがセットじゃなくて、採用はできるわけですね。

【日通総研】

すいません、「採用しない」という書き方が、表現が、申し訳ございません。

【加川委員】

今小松委員もおっしゃるように、発のほうはどんどんこういうものを、集荷場所、センター

の設置を進めていただければいいと思うんですね。

【高木座長】

ご説明の前の、僕が想定する限り、4の1と、それから5で想定されているものの違いは、1のほうは運送業者側でつくるというような発想で、5のほうは出荷側がつくるという発想だと、こういう理解でいいんですね。

【日通総研】

そういうイメージになります。

【高木座長】

ほかにございますか。はい、どうぞ。

【落合委員】

全農でございます。身内としてこのプロジェクト会議に参加させていただいておりますが、うちの担当のほうもいろんなこれまでの課題があって、それでさらに国会のそういういろんな情報も確認しながら、うまく組み合わせながら検討しているところなんですけれども、今、現時点で29年度から実際取り組んでみようという案が出ているのは、まず5番といたしますか、集約化というところで、先ほど小松委員からも出ておりましたけれども、庄内地区はそうやっていただいているところです。特に山形のほうの村山地区が果樹、特に多いものですから、そこにセンターを建築できないだろうかというふうな検討も今始めたところです。それで庄内地区のように村山地区も集約していこうと。そうすれば、うまく一元分荷し、1カ所から車建てで出荷できるというメリットがあるものですから、それを積極的に前向きに検討しようということで考えているところですが、その集配所に誰が運ぶんだというのが一番問題なんです。生産者から持ってくるのはやはり距離も遠いものですし、生産者の負担になることはなかなか難しいものですから、そこら辺もどうしようかということ。

我々JAグループだけで解決できない問題も恐らくあるでしょうし、そんなことで我々JAグループの中でもいろんなことを取り組んで、それを参考に他でもということではぜひやってもらえばいいんでしょうけれども、我々JAグループとしてはそういった方向で今早急に進めてい

るところでございます。

【高木座長】

ほかにございませんでしょうか。

今のお話では、出荷のほうは可能性があるということですね、こういうやり方は。

【落合委員】

いや、そういうことは当方で検討するべきだといいますか、やるべきだということで今検討しているところです。

【高木座長】

なるほど。農政局さん、いかがですか、今のご意見。

【東北農政局 菅原課長】

今おっしゃったような形で、取り組まれている事例として、前回、福島県の協議会に参加させてもらいましたが、そこで夏秋キュウリの話がありまして、そこは出荷者側から1カ所に集めると。そのために予冷設備を整備して、そこに前の日に持ってきて集めて、一定の時刻になったら時間どおりに出荷する。ですから、このような集荷所、センターへの集約、集荷というのは、非常に効果があるんじゃないかと思います。先ほど来言われています市場での問題、これは多分どこへ行っても同じように言われていることだと思います。市場の整備に関しては、たくさんの業者さんがいる中で、業者さんが簡単に直せるものでもないし、市場全体を見直していかなきゃいけないことでもあります。このため、いろんな形で要請をしていただくことも考えられますし、また予算もかかりますから、そこは市場関係者みんなで考えていかなきゃいけないというふうに思います。受け入れ待ちでトラックの長蛇の列ができているという話は市場関係者からも伺っていますので、これは非常に大きな問題だと思っております。

【高木座長】

今、ご説明、それからいろいろ議論があって、例えば大田市場を考えても、これは山形県だけでどうにもなるわけではないので、少し連携をして部局で働きかけるとか、農水省も協力し

ていただいとというようなことが必要になるかもしれませんが、これは何ていうか、パイロット事業としてはどんなことをおやりになろうとしているわけですか、こっこの部分については。

【日通総研】

データがございますので、何ヶ所積みで何ヶ所降ろしというデータがございますので、数量ですとか品目がありますので、それを集約した場合のまず効果を算定いたします。それによって、どの方面だったらどういった効果があるのかというものを進めていく参考の資料として使っていきたいということで考えています。

【高木座長】

ほかにごございませんでしょうか。

一番最初のデータで今のドライバーの労働時間のあり方が1つ出されていて非常にいいかと思えますけれども、こういう形でもしこういうモデルが成立をすれば、どれくらい、相当時間レベルで短縮できるかということも算定されるわけですね。

【日通総研】

おっしゃるとおりです、はい。そういった算定をします。

【高木座長】

ありがとうございました。

ほかにご質問がなければ、今日ご報告いただいたような形で について進めていただくということよろしいでしょうか。（「はい」の声あり）じゃそういうことよろしくお願いをいたします。（「はい、かしこまりました」の声あり）

(2) その他

【高木座長】

それでは、今日の主要な議題はそれで一応終わりにになりましたけれども、議題(2)のその他について、事務局、よろしくお願います。

〔山形運輸支局 参考資料1に基づき説明〕

【高木座長】

ありがとうございました。貴重な情報が含まれていると思いますが、何か質問がございましたら。よろしいでしょうか。

中身的にここで書かれていることは大体想定されていることなんですけれども、ちゃんとしたヒアリングや調査で裏づけられているというのは大変いいことではないかというふうに思います。何かご質問ございませんですか。

【大場委員】

運輸労連の大場です。ただいまご説明のあった適正運賃・料金検討会、下請等中小企業の取引環境改善とありましたけども、先ほどのパイロット事業に関連して、パイロット事業における運賃がどのようになっているのか、あるいは事業者のコストとといいますか、その辺はどうなっているのかという検討はされないのでしょうかという、質問でございます。

【高木座長】

いかがでしょうか。これは今後の検討内容に関わると思いますが。

【山形運輸支局】

パイロット事業そのものは運転者の労働時間の抑制に主眼が置かれておりますので、運賃ですとかそういったところは、後々の取引環境ですとか協議会全体として関係してくるかもしれませんが、パイロット事業の実施そのものにつきましては、含まれていないというふうに考えております。

【東北運輸局 角野次長】

今、コンサルタントが回答しましたけれども、この事業は取引環境、それから労働力の話とありますけれども、事業におけるコストについても十分検討する必要がありますので、しっかりと検討するようにいたします。

【高木座長】

今、運賃、象徴的に出されたと思うんですけども、そのコストの分担をどうするのかということが非常に関わる問題なので、その点は十分意識して、直接にやるかやらないかはちょっと問題ですけども、やっていただくことが必要だと僕も思います。

【大場委員】

続きです。先ほどの報告の中でも、運転者がフォークリフトを使って降ろしているとかそういうこともありましたので、どこからどこまでが運賃に含まれているのか、附帯部分はどこなのか、こういう部分も含めてやはり検討すべきではないかなというふうに感じておるところがあります。

【水戸委員】

交通労連の水戸であります。

現段階では労働時間の短縮ということで、運賃料金等についてはまた別の段階での議論だということだろうと思います。そのことも理解しますが、トラックドライバーの労働実態状況を見た場合に、時間外労働イコール給料の一部というようなことも圧倒的に多いと思います。しそのことを考慮すると「労働時間を短縮した結果、賃金も下がってしまった」では話にならないということだと思います。そうならないように適正運賃の収受についてもパイロット事業の中で進めていただきたいと思っているところがあります。

もう1点ですが、着荷主については直接トラック事業者が交渉すべき部分が多いのでというようなことでありましたが、いろいろな方々から話がありましたように、着荷主の問題は非常に大きいと思います。極端な例では、繁忙期になると朝の8時半に配達に行き、終わって帰ってきたのが夜の9時です。現実に12時間以上も待機や作業をさせて平気な荷主がまだ実際にあります。今日のパイロット事業の中はそういうことはありませんでしたが、そうしたことが横行しているとまでは言いませんが、これから12月繁忙期になれば発生します。この問題も非常に難しい取り組みなのはわかりますが、何かの対策を打っていかないと改善が進まないのではないかと思った次第です。

【高木座長】

今のことはどうなっているのでしょうか。今、貴重な追加の意見が出ましたけれども、直接

にそのパイロット事業の中でこれができるかどうかは別にして、意識をしてやっていただくということで、ぜひお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、今日、いい議論ができたと思いますが、ちょっと時間が長くなっているんですけども、今日の議事をこれで終了したいと思いますが、よろしいでしょうか。（「はい」の声あり）それでは事務局のほうにお渡しいたします。

◎閉 会

【山形労働局 石澤課長】

本来であれば労働基準部長の荒木のほうからご挨拶申し上げるところですけれども、公務の所用がございまして途中退席させていただきました。荒木から挨拶メモを預かっていますので、代読させていただきたいと思います。

日頃から労働基準行政、とりわけ自動車運転者の労働条件の確保、改善のための取組にご理解とご協力をいただいておりますこと、厚く御礼申し上げます。委員の皆様の活発なご議論に感謝申し上げます。

本日の議論におきまして、トラック運送を取り巻く実態や課題が浮き彫りになりました。特に商品の出荷状況については、前日に車両台数のみオーダーが入り、具体的な場所あるいは時間などの情報がわからないなど、こういった問題が出されまして、こういった課題を解決、改善する方法、方策としまして、センターへの集約、集荷場所などと配荷する市場などを集約するなどの説明をいただいたところでございます。また、日本の産業を支えるトラック事業者が役割を果たしていくためには、荷待ち時間や適正運賃など荷主との問題解決が必要不可欠であることも浮き彫りとなりました。

トラック産業は、潜在可能性が大きく、雇用などの重要度の大きな分野として、道路貨物運送業につきましても生産性向上を期待する分野の一つとして選定されております。このことから、今後ともトラック産業のさらなる発展のため、この会議においてより活発な議論が展開できますよう皆様をお願い申し上げますとともに、次回は、本日の議論、検討を踏まえ、次の段階へつなげるための議題を予定しておりますので、より実践的かつ具体的にご議論をお願いし、挨拶とさせていただきます。

本日はありがとうございました。以上でございます。

【山形運輸支局 保坂】

本日は長時間にわたりまして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。

議事録につきましては、委員の皆様にご確認いただいた後に山形運輸支局のホームページにて公表させていただく予定としております。

また、次回の開催は来年の3月頃を予定しておりますが、パイロット事業の進捗状況を確認しながら調整させていただきますので、日程につきましては改めてご連絡させていただきます。