

第6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29年3月30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

【山形運輸支局 保坂】

皆様、おはようございます。全員お揃いになりましたので、ただいまから第6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、年度末のお忙しい中、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、よろしくお願い申し上げます。

前回に続きましてオブザーバーとして東北農政局の菅原課長様よりご参加いただいております。

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

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。議事次第の次に委員名簿、委員出席者名簿、配席図を一くくりとしております。資料1としましてトラック運送事業の長時間労働改善に向けたパイロット事業報告書（案）、資料2としまして平成29年度パイロット事業について、その次に参考資料1としまして下請等中小企業の取引条件に関する関係府省等連絡会議関係の取り組みについてをクリップでとめております。その次に参考資料2としまして「荷主勧告が発動されやすくなります」の1枚物です。以上が資料となっております。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。

◎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、よろしくお願いいたします。

【東北運輸局 角野次長】

ご紹介いただきました運輸局の次長角野でございます。本日は年度末の大変お忙しい中、高木先生初め委員の皆様方には本協議会にご参加いただきまして、まことにありがとうございます。

さて、トラックの人手不足、これは本当に深刻な状況になっているところでございます。そ

ういう人手不足がまた厳しい労働環境がさらに進み、非常に悪い循環が見られているというふうに理解をしているところでございます。

そういう中で、こういった取引環境の改善を図っていくということは非常に重要な課題になっているところでございまして、運輸局としてしっかりと取り組んでいるところでございます。

本協議会におきましては荷主の皆様方のご参画もいただきながら何とかそういったトラックの取引環境をよくすること、また、トラックの一部を効率化していく、そういったことを通じ労働環境の改善、さらには人材不足の問題も関連をして進めていく流れになっているところでございます。

本日は大変お忙しい中、ご出席いただきました。せっかくの機会でございます。ぜひ熱心なご議論をいただきますよう、よろしく願いいたします。

【山形運輸支局 保坂】

ありがとうございました。

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。

座長、よろしく願いいたします。

【高木座長】

皆さん、ご苦労さまでございます。高木でございます。

先ほど最近も非常に大きなニュースの1つに宅配大手のヤマト運輸の新しい仕組みへの挑戦というようなことが出てきておりますけれども、これにはいろいろ関わっておりまして、人手不足状況も今角野さんからお話がありましたような厳しい状況とか、それにも関わっていると思いますけれども、労働基準監督署の動きであるとか、それから、何といても非常に大きいのは労働組合からの問題提起だと思いますけれども、そういうようなことが重なって、ここで議論されているようなことがいよいよ本格的に関係する企業の中でも具体的なものにせざるを得ないということになってきていると思います。

そういう意味で、今日これからのご報告いただくような内容というのは、これからまた来年度の計画というようなものが物流の事業にとって本当に大切なことで、かつ本当に本格的、それから緊急にやっていかなければいけないということになってきているというふうに思います。

そのためには関係する企業の方々とか荷主、それから関係の行政機関、それに労働組合というようなところとの連携と協力関係がますます必要になるというふうに思いますので、ぜひこ

の場でもいろいろな討議をしていただきたいというふうに思っております。

◎議 事

【高木座長】

早速議事に入らせていただきたいと思いますが、今日の議事につきましては議事次第のほうにありまして、大きくは2つありますが、1つは平成28年度のパイロット事業の実施結果についてということでご報告をお願いすると。もう1つは29年度のパイロット事業について計画をご説明いただくということになっておりますので、それぞれについて事務局さんに報告をいただきたいというふうに思います。

(1) 平成28年度パイロット事業の実施結果について

【高木座長】

それでは、早速議事に入らせていただきたいと思いますが、議題1です。平成28年度パイロット事業の実施結果についてということで、事務局よりご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【山形労働局 石澤】

事務局をしております山形労働局の石澤と申します。事務局のほうから本年度のパイロット事業の実施結果についてご説明させていただきたいと思います。

これまでの繰り返しになりますけれども、本年度は厚労省の委託事業としまして日通総研さんに委託して事業を展開してきたところがございますけれども、お配りいたしました資料1につきましては本日ご多忙のところコンサルの方がご出席いただいておりますので、これまでの開催された検討会、3回検討されましたけれども、検討会での検討状況とか、それとあと、具体的な自動車運転者の作業時間、拘束時間の短縮のための有効な取り組みとか、作業時間の短縮効果につきましてコンサルのほうから報告、説明させていただきたいと思っております。

〔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。

21ページ以下、よろしいですか。

【日通総研】

21ページ以下は後ほど説明します。

【高木座長】

後ほど。これからの課題でということ。

それでは、今まで説明があったところ、トラック運送事業の長時間労働改善に向けたパイロット事業の報告書という形でご検討いただきました内容について、それぞれ委員の皆さんからご質問、ご意見等承りたいと思います。どこからでも結構だと思いますので、どうぞご発言をお願いいたします。

【東北運輸局 角野次長】

事務局からの質問で大変恐縮でございますけれども、15ページのストックポイントのコストの比較をさせていただいているところでございます。確かにこれ大型のトラックで輸送する部分は単価が安いのでトータルして安くなるということだと思っておりますが、投入する労働量、作業時間が集荷専用トラックのほうが増えていますよね。そうすると、社会全体で見ると人手不足対策にそぐわないんだと思っておりますが、そのあたりはどういうことなんでしょうか。

【高木座長】

僕もその点ちょっと疑問に思ったんですけれども。仮説的にこれでうまくいっているのかどうかということですね。

【日通総研】

そうですね。こちらのほう、ストックポイントを設けることで集荷のほうの作業時間が長くなるということは、想定されるんですけれども、例えば働き方としましてはやはり長距離輸送のほうはどうしてもドライバーさんとしては家に帰れないとかいう、そういう事情もございしますので、ドライバーの確保という観点でいくと、地場でぐるぐるっと回れる仕事が増える方向のほうが、可能性としてあるのかなというふうに私どもとしては考えているということなんです。

ただ、トータルとして作業時間が増えるということはございますが、これは実は集荷のときには行って帰って、行った距離そのまま戻るといったような試算をしていますので、ちょっとそこで時間が若干かかっているかなというところもございます。そこをうまく集荷のほうもぐると上手に回れるような仕組みを構築すれば、そんなに時間がかからない可能性もあるかなというところも1つございます。

ですから、一番時間がかかるモデルでちょっと試算をしていますので、そこはもう少し効率化されて、ただ、同じぐらいになるかどうかというところまで難しいかもしれないんですが、これよりは少なくなることは間違いないです。

【高木座長】

いずれにしても総労働時間は増えてしまう。

【日通総研】

この試算のやり方だとそうなるということです。

【高木座長】

ただ、長距離とか、言ってみると過酷な労働が減少するというのが結論ですかね。

【日通総研】

例えば、長距離であればやはりそれなりに体力もある男性のそれなりの年齢の方がやらなければいけないということがあるかもしれないんですが、こういった地場であれば初任者としてやられる方が行けたりとか、女性の方がやってもいいというようなこともあるでしょうし、そういうことでいろいろ裾野を広げるということでも可能性はあるのかなという考え方です。

【高木座長】

いかがでしょうか。今のご説明で。

【東北運輸局 角野次長】

ありがとうございます。報告書にもそういったコメントがないと、この表だけだとなかなかケースのそこで地場の姿が望ましいのかどうかは難しいところだと思います。

確かにトラックの事業者の方も地場運転のほうがまだ人を多くとれるその度合いは長距離よりは地場運転という、そういった点は記述をいただければと思います。

【高木座長】

これはもう全体の仮説、ここでもこれまで何回か議論されたように、山形的な特性を考慮していただかなくてはいけないということを付言していただいて、最初の段階ではストックポイントをつくることで非常に労働時間の軽減が図られるという仮説で、これはだけれども今回の結論でいうと、ただしサクランボの分を除くというふうな結論ですか。その他については当てはまるけれども、仮説と実証の結果でいうとサクランボを除けばいける、こういうことなんでしょうかね。

【日通総研】

そうですね、現実的なお話としては、サクランボはなかなかこれに乗せにくいという関係者のご意見ですので、明記するとすればそういうような表現になるのかもしれないです。

【小松委員】

小松と申します。よろしくお願ひしたいと思ひます。

今説明を受けましたけれども、非常に内容的にはよろしいかなと思ひますが、我が社も青果物輸送、それ以外の花と果実等があるんですが、実際集荷場所に集めて輸送しております。省力化ということでパレット輸送も取り組んでおります。現実なかなか今説明あるほど進行がよろしくないというのが実態であります、なぜかということになります、パレット輸送の場合は果実等であれば結構サイズが揃うということで積みやすいということもありますけれども、青果物等であるとサイズがもう種類ごとでいろいろな種類がありまして、パレットになかなか効率よく積みにくいという現実があります。

それが1点と、あと、コスト面でもレンタルパレットを使っているわけですが、なかなかレンタルパレット業者のほうがちょっと抵抗を感じる業者もおります。というのは、非常に回収率が悪いということで、この分コストにはね返るものですから単価が高くなるという現実があります。原因は市場のほうの回収率が非常に悪いということです。自社はパレット化したいわけですが、そこら辺の協力を得ないとコスト面で非常に高くなると思ひます。全農さんの協力も得て少しずつ市場の理解も出てきているかと思ひますけれども、全体からす

るとまだまだやはり遅れているなという感じがしております。

あと、やはり効率、積載率の問題です。青果物等の場合だと鮮度重視もありまして、集荷したものは全部市場に持って行ってほしいというような要望があります。そうすると、大型トラックに半分しか荷物がなだとか、そういうケースも多々発生しています。そこら辺がやはり今後の課題かなということもありますし、精算方法も1台トラック車立てでの運賃というケースもあれば、我が社の場合は個立てということもありますので、やはりある程度積載効率を上げないと運賃収入が減るという現実もあります。日経新聞に載ってございましたけれども、人手不足で農産物のドライバーが一番不足だというような記事が載ってございましたけれども、まさにこれは現実の話であって、少しでも早目に解決してもらわないと、東北6県どこも農産物が主体の業者が多いかとは思いますが、非常に難儀しているというのが現実かと思えます。

【高木座長】

ありがとうございました。

今、ご意見ということでよろしいでしょうか。

【小松委員】

はい。

【高木座長】

ほかにございませんでしょうか。落合さん、何かございますか。今まで中心的な課題としてご協力もいただいていると思えますけれども。

【落合全農山形副本部長】

私どもの取り組みの事業を実際に検証していただいて、大分課題等も見つけることができたのではないのかなと思います。いろいろな取り組みを具体的にこうやって検証する中で、いろいろなこうやったほうがいいんじゃないかというようなヒントも与えていただいたのだと思うんですが、1つは経費的な面です。そこら辺をもうちょっと我々の中で今後もうちょっと深く検証していきたいなというふうに思ったところです。

やはり、今回いろいろ検証していただいてありがたかったなと思います。ありがとうございました

ました。

【高木座長】

経営的なもののコスト面については一定の中身が出ていますけれども、こんなものですか。こんなものですかというのは、内容が充分つまっているとはいえない面もあると思いますが。

【落合全農山形副本部長】

いや、中身についてはまだ実際の中身をもっと深く検証しないとわからないんだと思うんです。

【高木座長】

ありがとうございます。

ほかにございませんか。はい、どうぞ。

【加川委員】

トラック協会としてというか、考え方と私もここの実物輸送に関わっておるんですが、その観点からちょっと。

1つは、山形から関東という意味で労働時間の部分で、そんなに大きい問題は結果としてなかったというふうな報告になるかと思うんですが、その面で実はほっとした部分があるんですが、実は山形から関東はこうなんですが、では庄内から120キロ、長いんで、それはかなりぎりぎりの状態でやっつけらるんでさっきの話のようになったと。

今、日本全体で考えると、この前も秋田のトラック協会の会長とお話ししたんですけれども、秋田は大変ですよ、距離が長いので。たとえば、まだ問題はやはり実は基本的な部分で内在しているということがちょっと感じられます。山形県としてはいいでしょうというふうな。山形地区としてはよかったのかなとちょっとほっとしましたけれども。

それと、さっきのコストと運賃の話で、やはり契約形態を見直す、そういう部分が業者さん、あるいは我々、お互いに労働条件プラス本当の取引条件といたしますか、そういうところをできるだけ早く早急に改善を進めるということがやはり必要なんだなということをちょっと意見として。

【高木座長】

ご報告いただいた方からちょっと今の話に関連して。ストックポイントの範囲です。これをどれぐらいに想定されているか。あるいは、その逆の言い方でもいいですね。県内に幾つぐらいのストックポイントを設ける想定で行われているのかということ。ちょっと仮定の話ですけども。

【日通総研】

済みません、1カ所の規模と、何カ所を設置して、どれぐらいの規模を対象としていくかというところの検討は一切させていただいてなくて、現状今あるストックポイントに来ているものだけでちょっと確認をしていたということがございますので、もしかしたら全農さんのほうでそういったところを検討するというのであればいろいろ別立てできるのかなというところがあるかと思いますが、ちょっと現状では、済みません、検討していません。

【高木座長】

はい、わかりました。

ほかにございませんか。はい、どうぞ。

【東北運輸局 角野次長】

済みません、教えていただきたいんですけども、段ボール箱のサイズの標準ができればそれはいいことだと思うんですけども、現実的にこういったものが可能なことなのかどうかというのを。どなたにお伺いするのかわかりませんが、もし可能ならこういった方向も検討していただけることでしょうか。現実問題としてどういった感じか教えていただければと思います。

【落合代理】

段ボールの大きさについてですが、品目によって大分統一化もしていますが、今、国のほうからいろいろ資材価格の軽減とか、それを目指して段ボール規格の概ねの統一化というんですか、それを図っているところです。品目ごとに統一化ということをまず図っていかうことを進めているんですが、その品目ごとに別なものを積み込む作業が相当難しいところがあるのかなという思いを持ってまして、全部の品物、どの品物も同じ規格にするということがなかなか難しいのかなと思っています。

ただ、量的に、先ほどの車立てになるか個立てになるかという問題はあるんですけども、シーズンの生産量が大幅少なくなってくると、別々のものを積み重ねなければならないということの現状がなかなか難しい課題でして、そこはこれからの課題になるなと思います。

【高木座長】

ありがとうございます。

今のお話はパレットといっても何でも統一してできるわけではなくて、種類別のパレットみたいなものにする必要があるということですか。

【落合代理】

パレットではなくて段ボール。

【高木座長】

なるほどですね。

ほかにございませんか。はい、どうぞ。

【水戸委員】

段ボールとパレットのお話が出ましたので、どういう考え方にしていけばいいところですよと考えたと思うんですけども、まずパレット、規格の検討でパレット、さっきもありましたけれども、紛失がやはりあるわけですよ。この費用負担を多くの場合はその事業者がしているのが実態だと思うんです。その辺はこれから何かそういう方法があるのかなのか。

さらには、その規格のパレットでないものが、いろいろなサイズがもうそれこそメーカーとか、物流サイドだったらもうまちまちですよ。あの初期負担を事業者がしているというのが実態ではないかと思うんです。その辺もボリュームを相当入れて、ここに記載してあるような方向に持っていくのかということがないと、提案としていただくのは結構なんですけれども、具体的にどうやってこれを進めるのかということまでないとなかなか進まないんじゃないかなと、そんなことを現場では思っていて、ぜひこの場ですぐ答えられるかはちょっと難しいですけども、そんなこともちょっと提案させていただければと思います。

【高木座長】

いかがですか。

【石川委員】

運輸支局でございます。今、大型トラックもパレットをより積めるようにキャビンを変えるとかということで、大型の部位にはされているんですけども、まだそこまで各社の方が対応していませんので、パレット自体を多く積めれば効率的な部分ということにもなるんですけども、ただ、多く積んでも例えば荷物の量で積載効率が悪くなるということもあるものですから、できるだけ容量的には大きくという方向性で車自体、今例えばトレーラーとかであればさらに大きく今なっていますけれども、での移動のほうが多いようですので、その部分ではパレットの標準化という部分、それから、それプラス管理している会社の紛失されたということ自体でのICタグとか、いろいろなものがついているみたいなんですけれども、そういう部分ではいろいろご協力できる部分というのがうちのほうにあればとは思っていますけれども、これといって今のところすぐ改善できるという部分はちょっとすぐにはございません。

【高木座長】

ありがとうございます。

1つだけ報告しておきたいんですけども、ストックポイント方式にした場合のデメリットについて、聞き取りとか現場調査でできたものがありますか。サクランボについては発見されたようですけれども。ほかに何かお感じになったことはございませんか。プラスのほうの箇所によく出ていると思いますけれども、デメリットのほうがあるかどうか。

【日通総研】

ここの経済的なところの試算の中で実は含めていないのが、実際に、写真の中にもあったと思うんですけども、これ入ってきたものを積みかえたりとかしている人が実際にはたくさんいまして、この方の費用とか、そういったところを本当は見なければいけないのかなというところがございます。ただ、そこがちょっと余裕のある時期にお伺いしているというところなので、人が余りいないといったところを拝見していたんですが、その辺の積み替えの費用を明確にしておく必要があるかなということは1つ1点ございます。

【高木座長】

ちょっと僕もそういうちょっと細かいことが気になることが幾つかあると思いますけれども、それは今後の取り組みにも関わりますので、よろしくお願いいたします。

(2) 平成29年度パイロット事業について

【高木座長】

もう1つの議題です。もう1つの議題のほうに移っていきたいと思いますけれども、今まで議論されたことも含めて一緒に議論していただけたらいいんじゃないかと思いますが、これも来年度、平成29年度のパイロット事業のほうに議論を移していきたいと思いますが、これもよろしくご報告をお願いしたいと思います。

〔山形運輸支局 資料2に基づき説明〕

【高木座長】

ありがとうございました。

議題にちょっと合わせて論議していただければ結構だと思いますが、何か今のご提案についてご質問とかご意見ございませんでしょうか。

調査内容につきましては3ページのトラックドライバー調査と事業者調査ということになりますか。

【山形運輸支局】

実態調査の結果については3ページ、4ページが抜粋したものであります。ヒアリングにつきましては1ページ目の1のところにありますとおり、実態調査及びヒアリング調査結果による課題の整理ということで、第3回協議会のときにお示したものと同一ものになります。

【高木座長】

同じもの。

これ今からそういうことを聞くのは難しいのかもしれませんが、こんな調査をやるときは一定の仮説を必ず立てるんですけども、今年度の調査と来年度の調査で調査対象が異なってくるということで、何か仮説的に違ったこういうことが浮かび上がるんじゃないかという想定をお持ちなんですか。それとも、やってみなければわからないと、こういうことなん

でしょうか。

これ、どんなパイロット事業をやっていくかということにも関わることなんですけれども、そういう調査上の手法として何かお考えになっていることはないでしょうか。

【山形運輸支局】

まだ具体的にそこまでは考えてはおりません。課題といたしますか、問題を抱えているといった部分で労働時間が一番長いものを対象として選ばせていただいたという状況であります。

【高木座長】

例えば、要するに統計的に今のお話で対象となる軽工業品の分野が労働時間が長いと、ドライバーの拘束時間が長いという結果が示されているわけですが、次が農水産品と、こういうふうについて、農水産品については一定の方向性が出てきているんだけど、ドライバーの拘束時間を改善するために幾つかの政策を考えるということになっているんですけれども、軽工業品について拘束時間が長い理由は何ですかというような仮説は全く考えられていないんですか。ある程度考えないと。

【山形運輸支局】

実態調査のほうは、抜粋させていただきましたけれども、先ほどの1ページの1のところ、1日の拘束時間が長時間となっている輸送品目というところがあるんですけれども、その中で軽工業品が入ってまして、その中で手待ち時間が長い輸送品目ということで軽工業品が一番多くなっております。仮説といたしますか、ある程度予想できるのは、手待ち時間が長いということが予想されるかなというふうに思っております。

【高木座長】

その場合の何か解決策の仮説みたいなものはお持ちなんですか。

【山形運輸支局】

今のところそこまでは正直考えておりません。

【高木座長】

何かございますか。何かこれについては実際に事業をやっている方からご発言いただいております。いたほうが良いような気がします。

【加川委員】

時間はこれが現実ですので、こういう選定で私はよろしいかと思うんです。要は物流センターでどのくらい待ち時間があるのかとか、あるいは配達先で、この問題がやはり多いんじゃないかと思っています。ですから、仮説までいきませんが、ぼんやりとそんな感じで我々は想定しています。現実的に。

【高木座長】

長澤委員、荷主のほうとしては何か。

【長澤委員】

今ご指摘ありましたけれども、弊社も全国に出荷させていただいていますが、出荷での運送会社様からのクレームというのは少ないです。いつ出発できるかというようなものは稀にしかございません。問題は着点側での、荷受け体制にあると思います。結局ピーク時というのはどこも欲しい時期で、例えばこれからですとゴールデンウィークの前になります。ゴールデンウィーク前、休日、長期休暇の前にやはり着点側、スーパー側さん等も含めて、問屋さんも含めて、欲しい時期は一緒なんで、そこに集中してトラックが入っていく為と原因は明確です。

例えばピーク時には、通常5台しか入らないブースに10台、20台、30台となってくるわけですね。そうすると、1台例えば荷下ろしに1時間かかったとして、30番目の車は6、7時間後にしか荷下ろしができず、翌日の朝になったりしている現実です。ですから、着点側を調べていただきたいと思います。

弊社も、先ほどコスト面というふうな部分がありましたけれども、時期は異なっても1台にかけられる費用は一緒です。トラック業界さんから言われるのは、前例の様な翌日まで拘束しているのだから倍くださいと要求される。運んで、1回の運ぶ荷物が10万で終わるのが、そういうふうな時期になると20万になってくるのが現実です。その原因というのは今言ったような形の受ける側の部分だと思います。時間指定されるんですが、その指定された時間に下ろせるのもクエスチョンがつくというふうな状況なんで、そこを一番解決してほしい部分です。

先ほどちょっとトラックの大きさというふうな部分もパレット運送というふうな部分でござ

いましたけれども、弊社のように軽い荷物をパレットに積んでいくと、10トン車に1,000入るものがパレットになると400、500になるんです。そこは問題。一個あたりの@が倍になりコスト面で問題。

それが商品の原価にはね返されるのかということ、現状悲しいことにできないというふうな状況です。今、運送会社さんやトラック業界さんのほうがいろいろ宣伝していますけれども、例えばパレットのときに車にパレットを2段積みできる工夫。直接2段積むとどうしても重量が下のものがパンクしてしまうので、2段積みできるラック等の設置この様な車の改善も必要になってくると思います。

だから、それが果たしてパレット運送というものが、弊社もできている荷物はパレットに載っているんで右から左に出したいというふうな部分はあるんですが、それが現実できていないという。効率から考えるとパレット運送は実施したいものの、いろんな面、先ほどの様な車の問題、パレットの所有権等の問題解決が必要です。

以上です。

【高木座長】

ありがとうございました。これはもうぜひ今のご意見を参考にさせていただいて、中身をオープンにさせていただけるといいかと思います。

ほかにございませんか。水戸さん、大場さん、組合の立場から何か議論ございませんでしょうか。

【水戸委員】

政府主導の働き方改革の中で時間外労働が月60時間、年間720時間というふうな上限規制がほぼ決まってきたらと思います。自動車運転者については月80時間、年間960時間であったり、運輸業や建設業は5年間猶予ということになるのかなと思って見っていますが、その5年先を考えてというわけではないんですけれども、現在進めているパイロット事業によって設定している改善基準と今後示される時間外労働の上限時間では、相当大きな開きが出てくるんだろうと思います。

現時点でそのことをどうこう言っても仕方ないんだとは思いますが、さらにスピードアップをして改善基準告示ではなくて、年間時間外労働960時間や720時間に向けて協議をしなければならぬと思っています。その辺の行政の考え方やご見解があれば伺いたいと

思います。

【大場委員】

ちょっと関連していいですか。今、働き方改革の上限規制の関係が出ましたので、私からも発言させていただきたいと思いますが、改善基準告示というのはどちらかといえば拘束時間管理の基準なんです。今言われているのは時間外の部分で、これを考えますと二重基準といえますか、そうになってしまうのではないかなというふうに思っていて、やはり時間外の基準に一本化すべきではないのかなというふうに感じておるところです。

労働局さんが事業者のほうに入られておると思うんですけども、きちんと拘束時間と時間外管理をされているところが少ないのではないかなというふうに私的には思っているところでありまして、そのところをやはり改善していかないとこの問題は大きな問題かなというふうに思っておるところです。

【荒木委員】

ご意見ありがとうございます。

私はここで山形労働局でというようなことじゃないですけども、ご承知のとおり政府全体の動きの中で働き方改革実現会議の中で、28日でしたでしょうか、実行計画が策定された影響を私も受けております。

私もその会議での結論をこれからどういうふうな形でまとめていくかなんていうのは、やはり私どもも見守りたいと思っております。その上で今後の動き、改善基準の動き、また労働基準法本体の動きなどは見守って、4月の末にまた情報提供し、必要なら私どもはそれを踏まえた対応をしていきたいと思っておりますので、ご意見ということで頂戴しておきたいと思いません。

個別に何かできるというわけでもないものですから。全体の動きを見守っていききたいと思っております。よろしく申し上げます。

【高木座長】

労働基準行政から見てトラック関係の今の話ですけども、基準法違反、時間外労働とかいうようなことで、そういうものを削減するもので参考になるような事例はないでしょうか。

【荒木委員】

私も労働基準法、改善基準につきまして必要な指導をやってございます。それは労働基準法改善基準で問題がある事業者の方々につきましては、それぞれの事業主の方とお話をしながら改善に向けた取り組みの、そのような事例も踏まえながら取り組みをこれからも提案していきたいと。そのための事業として一定程度の成果を得られればと思っておりますので、今後ともどうぞよろしくお願い申し上げます。

【加川委員】

このことのほかに高木先生にまたやっていただいております適正化、あそこでの経緯、チェックといいますか、それもあわせて進めるということになると。

それと、先ほど皆さんからいろいろお話が出たところですけども、当然基本的には労働局さん、あるいは運輸支局さんのご指導で我々業者としても進めていくわけですけども、要はむしろ必要だというふうに言われたり、混乱しておるわけですけども、いずれにしても人手不足の解消には労働時間短縮、これをやらなくてはならないんで、基本的なスタンスはぶれないで進んでいきたいというふうなことを考えています。

それで、そのために、ちょっと話がそれますけれども、運輸支局さんと労働局さんと一緒になって有志懇談会を来年度進めさせていただければなというふうに。ちょっと変な言い方ですが、石川支局長のところを旗を振って、経営者協会の皆さんとか、その幅広い会の中でこのことが世の中に知ってもらおうということがやはり相当今から大切だと思うんです。ですから、そのことをぜひ。我々も一生懸命やる。

【高木座長】

今年、それから来年度の計画の中でいろいろな課題が出てくると思うんですけども、さっきもありましたようにできるだけコストを抑えてというのが調査の中から出てきているんですけども、実際にはこれはもう費用を増やさなければいけないという部分がどうしても出てくることは、これは避けられないですね。その部分についてどうするかというのが最終的な非常に重要なポイントになると思いますので、調査の中でうまくそれが入るかどうかわかりませんが、全部吸収してしまえるというふうに調査の中で考えるんじゃなくて、これはこれでやはり考慮しなければいけないというふうにぜひ調査の中でお考えいただいたほうがいいように思います。

これは多分さっきの時間外労働でも割り増し人数の問題をどうするかとか、いろいろなことが出てくると思いますので、そこのところを見越すと余り抑えればよろしいというふうに、抑えたほうがいいんでしょうけれども、抑えられるという結論でなくても僕は仮説的にはいいんじゃないかと思えますけれども、この点はいかがですか。

【東北運輸局 角野次長】

まさに先生がおっしゃるとおりでございまして、働き方改革、国民全体として大きな便益を得るわけでありまして、当然ながらその費用についても国民全体でしっかりと負担していくということになります。

もちろんそれを進める中で事業者が生産性を上げていくと、これが当然重要であります、トラック事業者の生産性向上のみでそのコストの縮減できるものでもございませんので、社会全体としてその働き方改革に伴うものを負担する、そういう形でしっかりと調査をしたいと思えます。

【高木座長】

ほかにございせんでしょうか。

今日は本当に今年度、来年度、両方にまたがって、今年度と来年度のということでありました。非常によかったと思えます。それからまた、それぞれの委員さんからご意見が出されて、それに核心を突いた中身が出されたように思いました。

ほかに。（「先生」の声あり）はい、どうぞ。

【丹委員】

経営者協会の丹と申します。

協議会の日に既に予定が入っていたりするものですから、ほとんど出られなくて、済みません。内容について私がとやかく言えることじゃないんですけれども、1点働き方改革について。要は痛みをどうやってそれぞれの方が分かち合うのかなと。

要するにコスト負担を共有するというんですか。例えば荷主の方々も運送業者もそうだし、あと着荷主もそうだし、我々消費者もそうです。そういうコストは当然かかるものだと。時間外労働を削減したり安全・安心を担保するために、それを共有することじゃないかなと、この資料を拝見したり、今までのお話を聞いていて感じました。それをどうやって納得させるか。

でないと、長時間労働に支えられてきた経済発展とか日本型の労働慣行というのはなかなか改まらないんじゃないかなと。経営団体の私が言うのもおかしいかもしれませんが。

【高木座長】

そういうふうに言っていただくと非常に前向きになるんです。

【丹委員】

実感として感じました。

あともう1点。サクランボはギブアップのようですが、山形の特徴、山形方式じゃないですけども、それに十分配慮したいろいろな協議とか知恵の出し合いをするのであれば、山形県の代表にどなたか委員になっていただいたほうがいいんじゃないでしょうか。

例えばサクランボは山形をアピールする最大の戦略商品ですよ。本当に1対1といいますか、集約センターを通さずに直に運ぶ必要があるというのであれば、その人材確保のために県がどうバックアップできるのか。

そういったことも協議するためには県の方にも、これが農水になるのか商工労働になるのか企画振興になるのかはわかりませんが、参加していただくことも1つのアイデアかなというふうにちょっと感じました。

以上です。

【高木座長】

いかがですか。これ事務局に答えてもらったほうがいいですね。第1回目からずっと議論されているのが山形県の特徴をどうするかということで、それはいわばサクランボに象徴されていると思うんですけども、そこらの部分を全国の調査からの報告とは今のご提案はちょっと別にしてやってみたらどうかと。県にでも申し入れてもらったらいいかもしれないですね。

【荒木委員】

貴重なご意見ありがとうございます。県の担当なり、それぞれの分野がごさいます。ちょっとこれにつきましてはまたいただいた意見を踏まえまして県、また、関係者と相談をした上で、次回以降ご報告させていただきたいと思っております。貴重な意見、まことにありがとうございます。

【高木座長】

ほかにございせんか。

オブザーバーで参加していただいている農政局のほうから何かご意見ございせんでしょうか。

【菅原オブザーバー】

農政局の菅原です。発言をさせていただく機会をいただきまして、ありがとうございます。

今日お話しになりましたパレット輸送、それから段ボールの規格の統一とか、これ実は今度協議会に参加することが決まったときに、私どもで卸売市場を管轄していまして、実態調査としまして青果物の卸売業者とか、それから流通をやっている会社の方にいろいろ話を聞きました。

やはりパレットの、たしかサイズだったんですけれども、1,000と1,100だったかな、2つのパレットがあって、荷を受け取りに行ったら箱に荷物が入らなかったと。サイズが違ったので、また後で入れかえをしたとか、そういう二度手間がある。事前の調査も必要なんでしょうけれども、そういったサイズが統一になればそういったことも起きないだろうと。

それから、段ボールの規格の統一は、今までおっしゃったような形で、いろいろな不具合があったということで伺っています。実際にある市場では関連事業者がその市場で使う段ボールの規格を統一してやっているところもあります。ありますが、その市場だけのルールになっていて、ほかから持ってこられる方とかほかに出すときはほかの荷物と混載になって、やはり規格が変わってくるということなので、これ日本全国の共通ルールじゃないとうまくいかなのかなというふうにご意見は伺っています。

ですから、何らかの、国の基準というのは難しいのかもしれませんが、業界団体の皆様で話し合っていて、どうしたらいいのかといったところを何らかの手を打っていただくとか、取り組んでいただくとか、そういったことも必要なのかなというふうには思います。

農林水産省といたしましても、こういった中間もとりましたので、関係省庁と連絡を密にしているろきちんと検討していきたいというふうを考えておりますので、今後ともよろしくお願ひしたいというふうには思います。ありがとうございました。

【高木座長】

サクランボに象徴されるような季節での流通が激しいものが結構山形は多いと思います。農

産物関係ですね。さっきもご意見にあるように、ちょっと県とも相談していただいて、農政のほうからも何らかの対策を考えていただけるような仕組みとかをご提案いただけると将来的には非常にいいと思いますので、それもよろしく願いいたします。

【東海林代理】

特積み業者のほうも非常に最終の配達をしているのが負担、待ち時間というものが前々から問題になっておりました。でん六さんがおっしゃるように着荷主の実態をいかに把握していただいて現状把握してもらって流通をスムーズにできるような仕組みをつくってもらうことが山形県にとっても、あるいはこれから29年度やろうとしている産業、山形県を代表する産業に結構なっているものが多いわけですので、その辺のところをぜひ見ていただいて、ご理解をしていただきたいです。

【高木座長】

ありがとうございました。

ほかにございますか。よろしいでしょうか。

ということで、今日は特別に取りまとめとしては、またもとに戻りますが、パイロット事業の実施結果についてということで、このご報告をご承認いただけるかどうかというのが1つの今日の内容、そういうことでよろしいですか。まだ残された課題は今日出ましたように幾つかあると思いますけれども、今日の段階では協議会においてご報告をご承認していただくということにしたいと思います。

それから、まだ詰まっていないような点もあると思いますが、来年度、29年度のパイロット事業として方向性をお示しいただいて、これも委員の皆さんのご承認を得たと、こういうことでよろしいでしょうか。

(3) その他

【高木座長】

では、そういうことで、この協議課題は終わりですが、何か事務局のほうからその他というのはございますか。あるいは、委員の皆さんからの御意見でも結構ですが。

〔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。

その他ございませんか。（「済みません、引き続きもう 1 点ありまして」の声あり）

〔山形運輸支局 資料 1 に基づき説明〕

【高木座長】

ということで、今日の議論の中でも関わる分があると思いますが、委員会の報告ということでご報告しておきたいと思います。

以上で議論としては終了したいと思いますが、何かございますか。

なければ、事務局のほうにお返しいたします。大変どうもご協力ありがとうございました。

【山形運輸支局 保坂】

高木座長、議事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、労働局の荒木部長よりご挨拶を申し上げます。

【山形労働局 荒木部長】

山形労働局の荒木でございます。

本日は委員の皆様方の活発な、また熱心なご議論ありがとうございました。

本日の議論をもちまして農水産加工品につきましては一定の方向性が見えたのではないかと思います。29年度につきましては新たな分野においてまた議論を展開していくという方向性も皆様のご理解をいただきました。

ただ、議論するに当たりましては荷主さんへの、また受け手側の問題意識も明らかになってまいりましたし、待ち時間をどうするのか、どうやって短縮できるのかという工夫も必要だという意見、そのほか、経営者側の委員の意見からはコスト意識というのは国民一人一人もやはり改める必要があるのではないかとというような示唆に富んだご意見をいただきました。

トラック事業というのは今後とも発展する、または日本経済を支える重要な産業でございますものから、ここでの人手不足を解消し、労働環境を改善していくというのは国全体を挙

げて議論する課題だと私どもも思っておりますし、皆様も同じ意見じゃないかと思えます。

次回への新たなパイロット事業につきまして、ますます皆様方の活発なご意見を頂戴できればと思えます。本日はまことにありがとうございました。