

第7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6月23日（金曜日）

13：15～

場 所：ホテルメトロポリタン山形 3階 出羽

◎開 会

【山形運輸支局 村田】

定刻より若干早いですけれども、皆様お揃いになりましたので、ただいまから第7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会いたします。

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。

私、事務局をしております東北運輸局山形運輸支局の村田と申します。

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、委員の交代がございましたので、新たに委員になられた方をご紹介します。

全国農業協同組合連合会山形県本部長の後藤様です。本日、後藤様は所用のため、副本部長の長谷川様に代理出席いただいております。（「よろしくお願いいたします」の声あり）

第一貨物株式会社常務取締役山形支社長の安達様です。本日は、安達様は所用のため、主査の東海林様に代理出席いただいております。（「東海林です。よろしくお願いいたします」の声あり）

山形労働局長の庭山様です。（「庭山です。今日はお疲れさまでございます」の声あり）

山形労働局労働基準部長の鈴木様です。（「鈴木です。よろしくお願いいたします」の声あり）

また本日、オブザーバーといたしまして東北農政局経営・事業支援部食品企業課長の内藤様にご参加いただいております。（「内藤でございます。よろしくお願いいたします」の声あり）

続きまして、配布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、出席者名簿、配席図を一くくりとしております。続きまして、資料1としまして「パイロット事業対象集団の選定について」でございます。資料2としまして「荷主実態調査等の実施について」でございます。参考資料1としまして「「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」における平成28年度パイロット事業の実施結果」についてでございます。参考資料2としまして「原価計算の活用に向けて」でございます。参考資料3としまして「トラック運送業の適正運賃・料金検討会について」でございます。参考資料4としまして「「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」の策定について」でございます。参考資料5としまして「中継輸送の普及・実用化に向けた取組について」でございます。参考資料6といたしまして「荷待ち時間の記録義務付けについて」でございます。参考

資料7といたしまして「パイロット事業の進め方とスケジュール例」でございます。参考資料8としまして「職場意識改善助成金」についてでございます。また、本日、パイロット事業報告書の確定版もあわせて配布しております。資料に不足等ございましたらお申し出ください。よろしいでしょうか。不足等ございませんでしょうか。

◎挨拶

【山形運輸支局 村田】

それでは、協議会の開催に当たりまして、東北運輸局長の尾関よりご挨拶を申し上げます。尾関局長、よろしくお願いたします。

【東北運輸局 尾関局長】

東北運輸局長の尾関でございます。お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

トラック事業の人手不足問題、もう言うまでもなく、最近新聞を毎日のようににぎわしておりますので、本当に重要な課題かなというふうに思っております。

また、政府も全体として働き方改革というものが最重点課題というふうになっておりますので、その中で年明けいろいろ事件はありましたけれども、超勤の上限を定めて罰則をつけるという方向でまとまりまして、自動車運送業、トラックにこれが適用されると。5年間猶予があるということでございますけれども、これが適用されるということが決まりましたので、今後とも引き続き労働時間改善ということに対していろいろなことをしていかなければならないという状況でございます。

去年もパイロット事業を中心にいろいろご助言をいただきましたけれども、今日はまたこのパイロット事業、今年度も行うということで、その対象の議論でありますとか、また荷主さんへの実態調査というものを少しやってみたらどうかということで、今日ご議論されるわけでございますけれども、去年の報告書を今日参考までにお配りしてありますけれども、その最後のほうに、共通課題への取り組みということで幾つか挙げられてございますけれども、1つ、これは厚生労働省さんの事業ですけれども、「地域創生人材育成事業」というものを活用して、人材を確保していったらどうかといった話がございますので、これは県の事業になりますので、今、県のほうにやってもらえないかというお話をしているところでございます。

それからもう一つは、やはり取引環境の改善ということにつきましては、荷主側の理解促進

ということで、去年は岩手県で荷主懇談会というものが幾つか行われましたけれども、それを東北6県で行っていかうということで、労働局さんといろいろとしながら、山形県でも今年度開催したいと思っておりますので、皆様方にご協力をお願いしたいというふうに思っております。

それと、「荷主勧告制度」という制度を積極的に活用していかうということも報告書で言われておりますけれども、運輸局のほうでも運輸要領を改正しまして、この荷主協力要請書を積極的に出していくということで、今、幾つかの企業に出す方向で準備を進めているということでございますし、この荷主協力要請書の発出というのは、東北で積極的にやってみようということで始めておりますけれども、これはやはり全国的に統一してやっていかうということで、今、霞が関の本省のほうでも全国で積極的に活用していくということで運輸要領の改正を検討しているという状況でもございますので、この協議会でいろいろなことが議論されますけれども、その提言を受けて、着実に一歩ずつ進めていくということで頑張っておりますので、また引き続きのご理解をお願いしたいというふうに思っております。

今日は、先ほど言いましたように、パイロット事業の対象集団と荷主につきまして運営をやっていきますので、ぜひ皆様方の忌憚のないご意見をいただきまして、また当協議会、いい結果が得られることをお願いいたしまして、私のご挨拶とさせていただきます。

今日はよろしくお願ひいたします。

#### 【山形運輸支局 村田】

ありがとうございました。

ここで報道関係の皆様にお願ひがございます。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、ご協力方よろしくお願ひいたします。

それでは、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ひしたいと思ひます。高木座長、どうぞよろしくお願ひいたします。

#### 【高木座長】

高木でございます。委員の皆さん、それからオブザーバー、事務局の皆さん、大変ご苦勞様でございます。

今日の議題につきましては、この議事次第の3に書いてあるとおりでございますので、皆様のご協力で、いい結論が出るようにしていきたいというふうに思っております。

今日の議題と直接かかわるわけではないんですけれども、一言だけ申し上げておきたいことがあります。先ほど尾関局長からもお話がありましたように、今年の春闘の最大の話題は宅配便におけるあり方ですね。ドライバー不足、労働時間問題、それからちょっとさかのぼって言いますと、残業代の不払い等が一つの前提になりまして、宅配便のあり方を変えないと働き方も変えられないということなんです。この2つのセットと一緒に論議されて、既に一部は実際の事業の中に取り入れられていると思いますけれども、これを見ていて、感ずることは、やはり、出発点というのはトラックにかかわる働く人々の労働のあり方というものが、やはり基本に立って議論されないといけないということだと思っうんです。ここでの論議は、荷主の方々を含めて、取引環境をどうしていくかということに基準点が置かれておりますけれども、やはり、基本のところを忘れてはいけないというのがこの会議をめぐる今年の非常に大きな話題の特徴かと私は感じております。

そういう意味では、ここでの論議であるとか、調査、パイロット事業を含めての調査であるとか、そういうことを十分議論していただくと同時に、ぜひ労使の方々に労働時間の長さを中心にした労働時間改善のためにどういうふうな措置をとっていくのかということ十分に論議していただくということが必要だと思います。そういうことにここでの議論が役立つと非常にいいと思いますので、またそのための環境を整えるためのあり方を議論するということも非常に大切だと思いますので、ぜひ今日の議題の中心にして、皆さんからいい議論が出るようお願いしておきたいと思っいます。

## ◎議 題

### 【高木座長】

そういうことを申し上げておきまして、ちょっと勝手なことを申し上げましたが、早速議事に入らせていただきたいと思います。

少し早く始まっていますけれども、最後は2時45分ぐらいということで進めさせていただきます。

#### (1) 平成29年度のパイロット事業について

### 【高木座長】

それでは、議題(1)の平成29年度のパイロット事業についてということで、事務局より説明をお願いいたします。

〔山形運輸支局、日通総研 資料1及び参考資料1～8に基づき説明〕

【高木座長】

どうもありがとうございました。

このように平成28年度のパイロット事業で非常にいい事例がたくさん出たということで、これはこれで安心だと思います。

それから、今のお話の途中で原価計算の話が出ましたけれども、運賃を適正価格にというような考え方ですね。これは多分、非常に大きなこの行政上の1つの新しい方向性ですか、転換期ですか、そういうことも含まれているように思いますけれども、それもいい方向を示しているように思います。

でも、今お話しの内容からいろいろご質問もあるかと思いますが、ご質問、ご意見を出していただくと結構だと思います。

これは同時に、今はある程度進めて参りました当年度のパイロット事業へのご意見も含めて出していただけるといいのではないかと思います、いかがでしょうか。

何かご説明でよくわからなかったというようなことはございませんか。

【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。

ただ今、パイロット事業の進め方ということで説明があったわけですが、ドライバーの意見の聴取もしていただければよろしいかと思ひておひります。

実際に走っているのはドライバーの方ですので、ちょっと目線が違ってくればいろいろな意見があるかと思ひますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【高木座長】

私も同じことを感じていたんですね。協議会の構成メンバーの中に、実際に働いている人々、例えば労働組合の代表とか、労働組合がない場合に、例えば36協定を締結するという場合も、従業員代表とかいろいろ方法があるんでしょうけれども、それが協議会に入っていないというのは何でかなというのを感じたんですねけれども、その点はいかがでしょう。どうぞ何か。協議会の構成を説明していただきましたよね。

【山形運輸支局】

今のお話は、こちらの協議会の中に労働者の意見をなかなか吸い上げる状況になっていないということでしょうか。

【高木座長】

いやいやそうではなくて、さっきのパイロット事業の中の協議会。

【日通総研】

済みません、こちらのほうと、協議会ってどっちなのかわからないので、私どもなかなか検討会というようなやり方をしているところもあるんですけども。

【高木座長】

ここで言っている協議会。

【日通総研】

そちらのほうのパイロット事業のグループのほうでは、特にドライバーさんを直接入れてくださいということはお願いはしていないんですけども、実際にドライバーの中では、割と運行管理者の方が入ってきていただいて、それで実際の運行の中身をお伺いしたということは、中に入れていただくことは結構多いんですけども。ドライバーさんが直接というのは、現実問題としては、その会の中に入れていない。

現場のほうにお伺いさせていただくという事業所訪問というものに行くんですけども、そのときにはドライバーさんのお話を伺ったりすることもあるんですけども、その中に構成員として入れてくださいというような要件には今のところなっていないというのが実態でございます。

【高木座長】

ただ管理者というのは使用者側の代表ですよ。使用者側の意見ですよ。それが検討会か協議会かは知りませんが、労働者側を代表する意見を出す人がないというのはちょっとおかしいのではないかとご意見ではないかと思うんですけども、私もそういうふうに思

います。

【山形労働局 細貝監督課長】

労働局でございます。事務局でございます。

厚生労働本省のほうで委託しているパイロット事業でございますので、事務局のほうからお答えをさせていただきたいと思います。

今の委員のご指摘は非常に重要なことだと思います。パイロット事業を実際に運営していくに当たって、やはり、まさにおっしゃったとおりで、構成員としては荷主、あとは事業者という中ですがけれども、実際にその運送事業者の実態を見るためには、おっしゃるとおりで、管理者側の目線も当然そうなんですけれども、ドライバー、運行している人の実際の状況ということについても、当然吸い上げなければいけないということはあろうかと思えます。

このあたりにつきましては、パイロット事業の検討構成員としては、荷主と事業者ということなんですけれども、その事業者にいろいろヒアリング等々行う際にはそのあたりを見て、意見とかお話もヒアリングを実際にするときに吸い上げられるような丁寧なやり方ができるようなことをちょっと検討していければというふうに思っております。

【高木座長】

やはり、非常に上手にお答えになりますけれども、協議会で責任を持って発言をする立場に入っていないのがおかしいということなのですね。現場で聞きますよという話とはちょっと違うんですね。

どうでしょう、ここの協議会なんですけれども、協議会ではそこを少なくとも山形県レベルではしっかり考慮してもらうようお願いするということがいかがでしょうか。

困りますか。上からの指示を付度しなければいけないとか、何かあるんでしょうか。

【日通総研】

検討会のほうにドライバーさんに出ていただくことというのは、私どもとしては全然困らない話で、出ていただくのは構わないんですけれども、そのへん、事業者様のほうで会議を平日の昼間とかに開くことが多いものですから、ドライバーさん、その時間に働かないで出てきていただけるかというのは、今度、事業所さんのほうにかなり無理をお願いしなければいけない部分というのもありまして、そういう点で、現場での調査だと、結構、夕方とか夜



とかドライバーさんが帰ってきてからお話を伺ったりというようなところで時間の配慮をしていただくことも多いんですけれども、そのあたりの、どうしても私どものほうから本会の中で運行を1日休んだ分の何かの補助をしてあげるとかというのなかなか難しいものですから、そういう点ではその辺のメンバーの設定の設定については、事業所さんにこれまでお願いしているというのが正直なところになっております。

**【高木座長】**

今のは技術的な話ですよ。本質的な話は労使の代表が労働条件問題について話し合うかどうかというところに、本質の話になるんですから、そのところを混同しないようにしてください。

本質的なことを決めておいて、方法論は考えると。その分について、これは厚労省か国土交通省として一定の補償を行うとかですね。そういうことを考えていただくということで、やはり、本質のほうを大切にしてくださいと。ちょっと言い過ぎかもしれませんが、私はお願いしておきたいと思います。

**【日通総研】**

ちょっとその点については、持ち帰りまして、ちょっとご返答させていただければと思います。この場で今すぐご回答するのも難しいところですので。

**【高木座長】**

答えるかどうかでなく、この協議会ではそういうことをやっていただくということにさせていただきたいと、こういうことです。

**【日通総研】**

はい。了解いたしました。

**【高木座長】**

ほかにございませんか。

**【大場委員】**

運輸労連の大場です。

今回のこの設定に当たって、まず実態調査で軽工業品が長時間労働であったということから選定をされたということなのですが、日東ベストさんの運行が長時間になっていたのも選定をされたのかどうかということをお聞きしたいと思います。それから実運送に携わっているのがベア・ロジコさんとカクシメ運送さんなのか。あるいは下請の運送事業者がその下に入っているのかどうか。この辺もちょっとお聞きをしていきたいと思っています。

**【山形運輸支局】**

実運送事業者さんに協力依頼で伺ったという状況の限りなんですけれども、16時間超えまでは至っておりませんが、14時間ですとかという長時間労働の実態にあるというところでした。

あともう一つのご質問は、下請とかといった部分かと思いますが、両方とも元請で、それ以上には落としておりません。実質的に運んでおります。

以上です。

**【高木座長】**

よろしいでしょうか。ほかに。どうぞ。

**【水戸委員】**

今回のパイロット事業の中では、発荷主・着荷主とも日東ベストさんということですが、着荷主を別な荷主を選定をするご協力をいただくということは不可能だったのでしょうか。

**【高木座長】**

ある程度わかるんですが、もう少し何か言っていただいたほうがわかりやすいかと思います。

**【水戸委員】**

何度前の協議会だったか忘れましたが、着荷主のところの荷待ち時間、荷下ろしの時間、待機時間が非常に多いという話を申し上げたことがありまして、同じ日東ベストさんの工場間、物流センター間よりは、着荷主としては別な荷主さんのほうがより実態を把握できるのではないかと思います。その辺もご検討いただいた結果、不可能だったということなのかと思ひ質問させ

ていただきました。

**【高木座長】**

いかがでしょう。

**【山形運輸支局】**

今回のケースで発荷主と着荷主が全く同じ事業者さんということは、確かに変わったケースではありますが、1運行を見ていったときに、たまたまそういう状況になってしまったというだけでして、あえて着荷主が違うところだったのも除いて選んだということでは全くありません。

今回の場合で行きますと、行きにつきましてはそれほど課題は抱えていないわけなんですけれども、帰りの運行につきましてはかなり課題があるということで選ばせていただいております。

**【高木座長】**

よろしいでしょうか。

協議会の前に議論されたことは考慮していただいたんですか。着荷主と発荷主の関係について。

**【山形運輸支局】**

そのことは十分承知はしておりましたけれども、今回につきまして、着と発が同じになるといった場合でも、パイロット事業の対象として認めていただけるかといった部分を対象集団の認定にかかわると言いましょうか、本省サイドにも確認をいたしまして、このようなケースでも大丈夫ですということで決めさせていただいたという状況であります。

**【高木座長】**

いかがですか。

**【水戸委員】**

これからまた変更とかになるのではやむを得ないと思いますけれども、やはり実態としては、発荷主さんのほうで具体的にどんな形で荷受けされているのかというのはなかなかわからない

といいますか、見えない部分があると思います。ですから、どちらかと言えば、着荷主は別のところが望ましいと思っての発言でした。以上です。

**【高木座長】**

先ほどからお答えを聞いていると、ここの協議会よりは本省の意向に基づいているようですね。

ほかにありますか。本省の意向を出されなければどんなご意見も言いにくくなるのかもしれないですけどもね。

これは今までの調査で荷主側で共同化を進めるとか、そういうことが非常に効果があるという結果が出ていまして、それはそれで残すのもいいかもしれないですけども、その場合に、運ぶ側と荷主、これは着荷主・発荷主両方ですけども、この関係がウイン・ウインの関係になっていけば、それはそれで全然問題ないと思うんですけども、たまたま運ぶほうに持っていった負荷を荷主、着でも発でもそうですが、荷主に移しているというようなことにはなっていないのかどうか。負荷が荷主のほうに行くという、その負荷がどの程度になっているのかということの調査はされているのでしょうか、これまでのところ。

**【山形運輸支局】**

外郭的なお話を聞いただけでして、まだ実際のそういった部分につきましては調査しておりません。

**【高木座長】**

私はそうなるのもいいと思うんですけども、というか、ある意味で当たり前と私は思うんですけども、そういうことをちゃんと中身として持っていないと、例えば、効率化が進行して両方ともにいいんだということだけでは行かない部分があるということも十分お調べいただくほうがいいと思うんですね。

**【尾関局長】**

ちょっと一言だけ。

参考資料の1で、これは全国の方のパイロット事業がどんなことだったのかという整理をいたしていますけれども、実はパイロット事業、なかなか難しいところがあって、先生おっしゃ

るように、皆さんから募集したと思いますけれども、この事業に協力してくれる人を探すのが結構大変だったなというのが去年の実感でして、先ほどおっしゃったように、確かに発荷主と着荷主で違うことはわかるべというはあるんですけども、それが探せるかどうかというのがなかなか難しいところで、申しわけないんですけども今回はそれが探し切れなくて、着荷主と発荷主が同じだったということなのかなというのが1つと、それから、先生おっしゃったように、やはりウイン・ウインになるとそれが続くんですね。パイロットじゃなくて、実際に合うからこれが続けられるということになるわけですけども、実は去年やったパイロット事業がそのときだけで終わったのか、続けられているのかどうかという、内々になんですがその後の調査をして、正直に言うと1回限りで終わっているところのほうが多いと。ただ、その後も続けているところもそれなりにあるということで、そこはちょっと2年ぐらいこのパイロット事業をやってみて、まさにウイン・ウインになるようなものはどんなことなのかとか含めて、そこは一体の調査をした上で、いずれこれが実は効果があるんですよという手引書なり、事例集をまとめるので、そのときには評価されるの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。

ほかにいかがでしょうか。

実際に事業をやっているほうの方から今日の報告について何かご議論ございませんか。東海林さん、いかがでしょうか。

#### 【東海林委員】

そうですね。確かに前回は前年、お客さんの着荷主さんのほうが非常に時間がかかっているというのが現状でありましたので、実際、日東ベスト間の、これは上りというようなことであれば、実際の着荷主さんというのは、ここで言えば関東の配送センター、これが着荷主さんというような捉え方という認識でよろしいのでしょうか。（「はい」の声あり）

配送センター以外のお客さんというのも確かにあるわけでしょうから、そういうようなところの比較というようなところも実際は出してもらったほうがいいのではないかなというふうには私は思うんですけども、それが非常に今回は難しいから日東ベストさんになってしまったんだというようなことになるわけでしょうね。

やはり、実態としてお客さんがいろいろあるわけですし、運転手さんから聞けば、今回行っ

た着荷主さんは非常に時間がかかったよというのが現状でした。今までもそういう経験はしていますので。

**【高木座長】**

でも、ほかにはないと言われると……

**【尾関局長】**

この表を見てもらってわかるように、着荷主のところはバーが結構ついていますよね。着荷主で協力してくれるという話を持っていくのも結構難しいんですね。着荷主はどちらかというと、確かに問題多いかもしれないけれども、「うちは受け取っているだけだから」という言い方をされちゃうと、なかなか着荷主の協力を得てこのパイロット事業に持っていくというのはちょっと難しいというのが現状にあるというか。それが本当は問題なのかもしれませんが。

**【高木座長】**

いずれにしても、ちょっとこの調査を継続されるとすれば、やはりもうちょっと考えていただく必要があることかもしれませんので、十分考慮していただけるといいと思いますが。

長谷川委員、いかがでしょうか。

**【長谷川委員】**

ちょっと初めて参加させてもらって、話の流れについていけないところがあるんですけども、ちょっとこの資料を見させていただいて、さっき尾関さんから昨年やったものをきちんとそのまま改善状況が継続的にされているかというふうなことが大切なんだというご意見がありましたけれども、まさにそのとおりで、この2ページですか。山形のほうに、①のところをストックポイントの設定、倉庫の集約云々（山形）とありますね。恐らく山形の昨年の検討でこういうふうな意見が出たということなんだろう。意見というか、改善ポイントだったと思います。

我々は荷主でございますので、荷主の立場でこの事業を進めるというふうなことからすると、このストックポイント、倉庫の集約というのは荷主側の責任の一つかなというふうな、今感じ

たんですが、そういう意味で、ちょっとこれは苦し紛れに質問させてもらうんですけども、我々もこのストックポイント、倉庫の集約というのは、事業として考えております。

それに当たって、簡単に言うと国の支援ですね。補助の関係。それがなかなかつかないというのが実態で、もし仮にこういった事業で、対応する事業でこういったことが検討されているのであれば、ぜひ国の施策のほうに反映させていただいて、そういったことに対する国の支援事業というの、あるのかどうかわからないんですが、現状なかなか、周りで聞いている限りでは、米倉庫はつくって聞いていたんですが、ストックポイントのほうはつかないという実態のような感じだと思いますので、そのあたりは方向としてはどうなっているのでしょうか。

**【高木座長】**

いかがでしょう。何かそういうことを検討、さっきもちょっと申し上げましたように、荷主のほうに負荷がついちゃうわけですね。この分に対する何か支援というのはお考えになっているのかなという、何か。これは国土交通省のほうで何か検討されているのでしょうか。

**【尾関局長】**

国交省の場合は、倉庫、いわゆる営業倉庫の集約みたいな形で、幾つかある営業用の倉庫を1つにまとめてそこに集約してくれるという意味では、営業倉庫の支援策というのはあるんですけども、自社用の、みずから使う専用の配送センターなりストックポイントに対する支援というのはちょっと今のところないので、農水省にあるかもしれませんけれども。

**【高木座長】**

要するに複数の会社がやるようなものという意味ではあるというふうに。

**【尾関局長】**

そうですね。

**【高木座長】**

複数の会社だとあるということですね。

**【尾関局長】**

ただ、3つの会社がA、B、Cの倉庫を使っているのを1つのDの倉庫にまとめるというときの、そのDの倉庫をつくるということに対して支援措置はあるんですけども、それこそ今やっているところのストックポイント、この山形のは自社のものなんですね。自社のところまでちょっと我々国交省での支援というのはないですね、今のところ。

【高木座長】

ないというのはわかっていましたけれども、今後、これだけきちっとまとめられたので、来年度以降、再来年ないし将来的な発想としてそういう。

【尾関局長】

それはあると思います。

【高木座長】

進めるためにね。

【尾関局長】

国交省の支援というよりは、今、環境省のほうの二酸化炭素を削減するという地球温暖化のほうの補助制度だけ充実してきていますので、そういう意味で引っかけて、その集約なりストックポイントをつくって支援するというのはもしかしたらあり得るかもしれません。

環境省のほうの特別会計といいますか、お金的にはできてきます。

【高木座長】

環境問題、確かにありますが、物流としてもそれによって効果を上げているんだから、検討課題の1つになり得るとは思いますけれどもね。

【尾関局長】

そうですね。検討課題でないとは言いませんよ。少子高齢化を含めて、これから生産性の向上というのは非常に大きなテーマですので、そこら辺にどういう支援をしていくのかというのは大きなテーマだと思います。



【高木座長】

国民経済的にこれはそんなことに、お金を出すということは決して無駄ではないと。国民経済的には、と思います。

長澤委員、いかがですか。

【長澤委員】

先ほど、着荷主が受けという形のようになっているということなんですが、荷主側からすると、非常にそこが問題と私たちは認識しています。

各メーカーは現地から荷物を出して、着点で共配というふうな形で各メーカーさんの荷を集め、車1台等に集約して配達・納品するという対策も実施しているが、それでも着点側はいつ来るかもわからなければ準備はできないということで、やはり待機時間が発生している。そこにメスを入れないと改善も図れてこないと思います。ぜひこの着点側のマイナス原因を究明し、より良い荷受け体制ができていくか、本当に根本的に考えないと、この労働時間（待機時間等）というふうな部分は改善できないと思います。

クロネコヤマトさんが12時から2時の間をやめにしたというのは、労働時間、拘束時間等の改善もあると思います。それは私にもあるんですけども、時間を指定して、たまたま用事があって不在になり配達受け取りできませんでしたと、そういうふうなこともあるので、やはり着店側のところにもっとメスを入れていかないと改善はできないのかなと思いますので、ぜひその着店側のところを解明していただければありがたいと思います。

【尾関局長】

じゃ、ぜひ来年度はパイロット事業に協力をいただきまして。

【高木座長】

そうですね。もうちょっとその点について意見を言っていただくといいと思うんですけども。要するに、着側で改善するということが大切だと言われたんですけども、例えばどんな改善策があるというふうにお考えですか。

【長澤委員】

まず、これは市場の原理なんでしょうけれども、物が欲しいときはみんな一緒に一緒の時期

なんです。12月最大時は、通常は、トラック10台入っているところが、その時期だけ20台になる。ブースの関係上、やはり、1時間で終わったものが場合によっては2時間かかる。そこに労働時間の問題等が発生してくるんだと思います。市場の波に対応すべき努力はしているものの、やはり経費の上積みが発生するため、できる範囲が限られてくる。（決して余裕のある企業は無い。）各部分の改善だけでは無理で、荷主、着点、配送業者3者での話し合いが必要。

**【高木座長】**

ありがとうございました。どうぞ。

**【長澤委員】**

今、先生のほうから荷主側でどういう管理の仕方があるのかというような話がありましたけれども、昨年、さっき配られた参考資料1の2ページ目の一番下に、荷待ち時間の削減という部分、その一番下には、パソコンを使用した予約システムの活用や、先着順ではなく事前に入庫時間を指定する制度の導入ということで削減したという例が載っておるわけですがけれども、パソコンがまあいわゆるシステム上の問題だと思いますから、簡単にいかないと思いますけれども、例えば着荷主、到着した先着順ではなくて、どうせ待ち時間が発生するのであれば時間を指定してくれと。例えば、A社は朝の8時から、B社は午後2時から指定。こういう指定をして予約した業者があるんですね。そうしたら、着荷主からは、いやそんなこといったって、いつどういふのがあるかわからないからちょっと待ってもらわなければならないと。これじゃ話にならなくなりますね。

そういうような実態を見ると、いろんな改善策はあると思うんですよ。その一例がここに書いてあるわけでありまして、こういうことがもう少し着荷主側にも、着荷主というよりも荷受け側といたらいいでしょうかね。荷受け側にも考えていただきたいというようなことだと思います。

**【高木座長】**

ありがとうございました。

具体的な例がいろいろあると思いますけれども、そうですね、加川会長、何かございますか。

**【加川委員】**

やはり、今の話の引き続きになりますけれども、着の関係は、やはり、発荷主さんと着荷主さんでいかに連携がとれるか。あるいはちょっと口はぼったいけれども、信頼関係があって、そういうルールづけといたしますか、そういうことが構築できるかというところも非常に重要なので、協議会の本質とは違いますけれども、そういう取り組みは必要あるかなという気はします。

過去の経験上、着のお客さんでトラブルのお客さんというのは長時間待たされるお客さんというのは大体決まっています、そこに特別に働きかけをするあるいは働きかけだけじゃなくて、着のお客さんが自分で仕組みをつくったというふうな（「そうですね、まさにそうですね」の声あり）だからそこをどう働きかけるか。あるいはそういう例を、例えば、三菱食品さんなんかはそういうのがあるんですけれども、そういうものを広げられるかというような広げられるかというところの取り組みも必要なところかなという気がします。気がしますというか、そうだと思います。

#### 【高木座長】

今年できなくても、外部の例だと、ポストを、自作のポストをつくるなんていうのも工夫。（「考え方としてね」の声あり）

そういう例もあるので、発、着をちゃんと区別して、みんなして一般化するのではなくて、やってもらうように、これは特にこの協議会としてもお願いをしておくことにしたいと思えます。

#### 【加川委員】

もう一つよろしいですか。ちょっと話が前後してしまうんですけれども、最初の今回の日東ベストさんの件は、整理をすると往復でどういう実態なのかということと、片道は普段問題ないというふうになっていますけれども、この協議会でそこをきちんと決めるというよりも、これはこれでよろしいと思うんです。私も往復で問題あるとすれば。ただ、違うって言って片道でもいろいろなことがあった。先ほどのドライバーからも聞いたら、あそこの着のということがあれば、それはそれで追加して対策をすべきだと思うので、あまりガチガチではなくてよろしいのではないかと思うんです。以上です。

#### 【高木座長】

ありがとうございます。

調査項目も柔軟に考えていただいたほうがいいと、こういうご意見ですよね。ぜひそれは、それはきちっと決めておかないと日通総研としても大変でしょうから、決めておいていただきたいけれども、必ず、実はこういう問題もあるという、調査の過程で把握するさまざまな問題については、何かの形で報告していきますというような形にぜひ、そこはぜひそのようにしていただいたほうがいいと思います。

ほかにございませんか。

#### 【大場委員】

運輸労連の大場です。

先ほど、原価計算の話も出ましたので、この運行で、やはり運賃がどの程度なのか、具体的なやつは出せないならいいんですけども、実態のコストとどの程度の差があるのかということも見ていただきたいと思っています。

それから、特に今回は1泊2日の運行ということですが、通常、この関東に行く場合は2泊3日で行っているわけです、長距離なんかは。これを1泊2日にしているということは、余り運賃的にももらえていないのかと思ってしまいますが、そういう面も含めて取り扱いをよろしくお願ひしたいということです。

それから、これは毎日のように出発しているんでしょうかね。（「はい」の声あり）だとすれば、ある程度、運転手の方は決まっていると思いますが、やはり1運行だけではなくて、1週間とかスパンでどのくらい運転手が労働時間やっているのかということもちょっと見ていただきたいなというふうに思っています。1運行自体のいろいろな改善はこのパイロット事業でやるんですけども、問題はどのくらい働かせているかということも問題になると思いますので、そういう面での捉え方といいますか、やっていただきたいなというふうに思いますので、よろしくお願ひします。

#### 【高木座長】

そうですね。非常にいい意見だと思いますね。1運行だけではなくて、一定期間、1週間とか、1週間がいいんですかね。1週間単位あるいは1カ月単位。一定の長さの中でどうなのかということを検証しないと、労働時間問題というのは解決しないということだと思いますので、それは確かに。そういうことも配慮していただかないといけないと思います。

ほかにございますか。

原価計算あるいは適正運賃などに組み込まれるのはとても良いと思うのですが、これと業者間の競争といいますか、市場といいますか、そういうものとの関係はどういうふうにされるのかというのは、これは今後の課題ですが、やはり、基本的には原価計算で、ただ、この原価計算に今の話でどこまでどういう形で組み込むかというのを含めて考えていかなければいけないんですけれども、従来流の市場の競争というもの、そのつながりみたいなものは難しい問題として残ると思うんですが、今日はそこまで論議してもちょっと調査とはなじまないと思いますので。ただちょっと考えてもらわなければいけないことだなと思っています。

ほかにございますか。よろしいでしょうか。

よければ、第1議題についてはこれでよろしいでしょうか。後でまた議論を持っても構わないと思いますが。

## (2) 荷主調査について

### 【高木座長】

それでは、議題(2)の荷主実態調査について、事務局のほうからご説明をお願いします。

〔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。

これはその結果についてはここへ報告していただけるんですね。（「はい、出します」の声あり）何かございませんか。この点について。

### 【水戸委員】

実態調査そのものの実施については賛成いたしますけれども、どんなことを調査するのかという中身は、今日はないのでしょうか。

### 【山形運輸支局】

まだ確定はしていませんけれども、運送事業者との取引の関係ですね。運送契約のあり・なしですとか、高速道路の料金の支払いですとか、あるいは発着時間を含む運送内容ですとか、

作業内容の決め方ですね。あとは改正基準告示についての理解度ですとか、現在の運送事業者さんからの相談の内容ですとか、そこにどれだけ応えられるかといったようなことを含めまして、ヒアリングシートを作成する方向になります。

**【高木座長】**

先ほどお話をちょっといただいた部分ですが、具体的には今日はないと、具体的な質問内容というのはないんですね。今話した部分。

**【山形運輸支局】**

今もまだでき上がっておりませんので、今運輸局でつくっております。

**【尾関局長】**

つまり、今日はアンケート様式をつくってみて、皆さんに何か追加項目があるかどうか、1回ご紹介しますので、意見があれば言っていただければ。

**【高木座長】**

そうしていただけるといいですね。

協議会を開くというのはなかなか難しいかもしれませんが、意見をそれぞれ聞いていただくようにするといいかもしれません。

**【尾関局長】**

去年、福島かどこかで、やはり荷主についてちょっとヒアリングした事実があって、例えば、「改善基準告示を知っていますか」と荷主さんに聞くと、ほとんど知らないというね。

例えば、今回、対象集団選定理由で1日の拘束時間が長かった軽工業品とかありますけれども、これというのは、結局運送事業者さんに聞いた結果なんですよ。今まで荷主さんに聞いたことがないので、やはり荷主さんというのはどういう問題意識を持っているかを含めて、例えば、荷主さんのほうにはお聞きしたほうがいいんじゃないかということで、1回ちょっとやってみようかというふうに考えていますので、また、アンケート実施含めて、ちょっとご紹介しますので、見ていただければと思います。

【高木座長】

どうぞ。

【加川委員】

この実態調査については、十分理解はいたしました。

時を同じくして、懇談会、荷主懇談会を山形もやろうとしております。もいらっしやいますけれども、いろいろな方から応援をいただいて働きかけをしてやろうとしていますので、タイミング的にこれは実態調査と併行でいいのか、ちょっとこれは調査が終わってからしたほうがいいのか、ちょっとタイミングが難しくなる。私たちの結論ないんですけれども。7月から10月の間、3カ月間ぐらいでやられると。同じタイミングがいいですか、懇談会。

【山形運輸支局】

実は、局長のほうからアンケートというふうに言われていましたけれども、なかなか直接書面を送ってご理解いただいてご対応いただくというのは難しいと思っております、荷主懇談会の場をおかりして、そこでこちらのほうからアナウンスさせていただいて送る形がいいかなというふうに思っております。

【尾関局長】

実際に行って聞くのはそんなに行けないので、幾つか、例えば荷主の協力要請書を出したところへは直接聞きに行くけれども、そうじゃないところは郵送なり、紙だけよこして集めるという形にしたいなというふうに思っています。

ただ、荷主懇談会のほうはどちらかという、岩手でやったんですけれども、さっき言ったように、改善基準告示そのものを知らない人たちが多いので、そういうのを説明するとかですね。今回はちょっと公正取引委員会にお願いをして、下請法とか、そういうものをちゃんと話をして荷主さんに理解をもらおうかなという。どちらかという、我々のほうが主体、トラック協会にはちょっとお手伝い願うというようなイメージでいるので、アンケートとは別でもいいのかなと。ただ、アンケート結果がわかっているのなら話はしやすいのかなというのがありますけれども。

ただ、余り懇談会も年度末になると、また忙しいので、ちょっとまたそこは様子を見ながら。

【加川委員】

わかりました。私もちょっとほっとしたんです。どのくらい、我々のお客さんを直接集めるというのは、そんなに自信満々やっているじゃないわけですので、ぜひ。

【尾関局長】

主催は運輸局と労働局名と公正取引委員会ですね。主催は我々にしたいなというふうには思っていて、あとは経営者協会さんにお手伝い願えれば非常にいいかなと。

【高木座長】

じゃ、そこらは行政のほうとトラック協会と協力してやっていただくということでよろしいでしょうか。

ただ、拘束時間が長かったり、輸送品目というのはこれは1つですか、複数ですか。名前が決まっているんですか。

【山形運輸支局】

特定することまでは考えておりませんので、今までの状況ですと、軽工業品と農産物が長かったという実態はありますけれども、そこいらを目安にするという。

【高木座長】

大体2つ、わかりました。私も大体そんなことかなと思っていたんですけれども。

ほかにございますか。

それからもう一つは、これは拘束時間でとっているからいいと思うんですけれども、総合の時間でいうと、さっきの話、大場委員の話にもかかわるんですけれども、どの期間でとるかで随分違ってきてしまう可能性がありますよね。拘束労働時間は一定だけれども、総合の時間は、例えばサクランボの期間のときなんかは長くなるとか、そこなどの配慮も必要なことかもしれないなというような気がいたしますが。

ほかにございますか。なければ、よろしいですか。

何か今日はいろいろなことを勝手に言いましたが、せっかく今いいところまで行っているものですから、ぜひ行政のほうでは本気になってやっていただくと、日通総研さんもいろいろあるでしょうけれども、本当のところをちゃんとやっていただくというのでお願いしたいと思



ますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

ほかにございませんでしょうか。

今日の議論の中心あるいは調査の中心は荷主さんの言い分ということになっていますが、多分、ここから問題なのは関係性ですね。運ぶ側と荷主側の関係性のところが、さっきの適正運賃とか、交渉で価格を決めるということになると思ひますので、これは いろいろ議論があると思ひますけれども、そういうのはもう全て関係性だと思ひますので、将来的にはそういうことをぜひ考へていただいて、差し当たり荷主側についてきちっと把握していただくということとで取り組んでいただきたいと思ひます。よろしいでしょうか。（「いいです」の声あり）

### （3）その他

#### 【高木座長】

それでは、議事次第の（3）その他でございませうが、何かありますか。事務局からその他のところ、ございませうか。

#### 【山形労働局 細貝監督課長】

失礼いたします。

事務局のほうから、1点ご紹介をさせていただきます。

1つ、資料の中で、済みませう、資料番号8と書いておきながら、そちらを振っていなくて大変申しわけございませう。労働局のほうで職場意識改善助成金というものをやっております。

今年度から新しく、今お手元にあるかと思ひますけれども、勤務間インターバル導入コースというものを新しくこれはつくりました。勤務間インターバルはよく皆さんお耳にされたことがあるかと思ひます。勤務時間終了してから次に働くまでの間、一定の時間をとるということとですけれども、こういうふうな制度をとった企業に対しては、積極的に助成をしていって、こういう動きをサポートしていこうということとでございませう。

対象事業主というところにつきまして、いわゆる中小事業主、皆様ということになります。

成果目標というところがございませうが、今回のこのトラック、自動車運送業の場合とすと、もう既に改善基準告示がございませうして、最低でも、16時間やったときでも8時間はあけなければいけません。そういう制度的なものが既にありますので、この成果目標のところ、3つございませう。新規導入、適用範囲の拡大、時間延長と、3つあるんですが、この一番上のところは既に、新規導入というのは先導的にございませうので、ここは当たらないということとで、適用

範囲の拡大と時間延長。現実的にはこの一番最後の時間延長、既に休息時間が9時間未満の勤務間インターバルを導入しているところについて、所属労働者の半数を超える労働者の方を対象にして、休息時間を2時間以上延長すると。ですので、8時間やれば10時間ということだと思うんですけども、こういったこの制度を導入するということに対しまして、右の上のほうに支給額ということがございます。9時間以上11時間未満というところで今申し上げた時間延長をやった場合は、それにかかる例えばコンサルタント費用ですとか、機械の導入等をした場合に補助率は4分の3、上限が20万円ということでございます。

支給対象となる取り組みとして、ここに書かせていただいている今申し上げたようなことがございます。なかなか難しいところはあるかもしれないんですけども、インターバルということであれば、自動車運転者の企業の皆様にとってはなじみがあるものだと思いますので、ぜひちょっとこれを進めていきたいということでご紹介させていただきました。

以上でございます。

#### 【高木座長】

ありがとうございました。

ほかに何かありますでしょうか。

なければ、私のほうの司会はここで終わらせていただきまして、事務局にお返しいたします。

#### 【山形運輸支局 村田】

高木座長、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、山形労働局の庭山局長よりご挨拶申し上げます。

庭山局長、よろしく願いいたします。

#### 【山形労働局 庭山局長】

本日は大変お忙しい中、活発なご議論をいただきありがとうございました。

本年度のパイロット事業につきましては、協議会としてのご意見をいただいた上でご了解をいただきまして、まことにありがとうございました。

また、荷主の実態調査につきましてもさまざまご議論いただきました。その対応が有意義なものになるよう、実施方法を検討しながら進めてまいりたいと思っております。

ご承知のとおり、3月には働き方実行計画が定められ、その中では、運転手の長時間労働の

問題が改めて、法改正の点を含め、盛り込まれたところです。

その中におきましても、この全国、それから47都道府県に設置されておりますこの協議会にも言及をされ、その環境整備をその場で図っていくということが言及されております。

今後とも長時間労働の抑制や取引環境の改善を受けまして、皆様のお力をいただきながら、活発に進めてまいりたいというふうに思っております。

本日はまことにありがとうございました。

## ◎閉 会

### 【山形運輸支局 村田】

ありがとうございました。

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。

本日の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上にて公表させていただく予定としております。よろしくお願いたします。