

第8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11月30日（木曜日）
10：00～

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】

ただいまから第8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、よろしくお願ひいたします。

前回に続きまして、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。（「内藤です。よろしくお願ひします」の声あり）

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。続きまして、資料1といたしまして「パイロット事業の進捗状況について」を示しております。「山形県パイロット事業における改善検討」についてでございます。続きまして、参考資料1といたしまして、第7回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会及び第6回トラック運送業の生産性向上協議会から、1-①といたしまして「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」の概要についてでございます。参考資料1-②としまして「働き方改革をめぐる動きについて」でございます。参考資料1-③としまして「平成29年度パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況」についてでございます。参考資料1-④といたしまして「ガイドライン（案）について」でございます。こちらはクリップで一くくりになっております。続きまして、参考資料2といたしまして「荷主説明会について」でございます。続きまして、参考資料3といたしまして「荷主実態調査について」でございます。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。

◎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、山形労働局の庭山局長よりご挨拶を申し上げます。

庭山局長、よろしくお願ひいたします。

【山形労働局 庭山局長】

皆さん、おはようございます。

ご紹介いただきました山形労働局の庭山です。

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

本日は6月に引き続き、本年度2回目の開催となります。本協議会では、トラック運送事業における重要な課題であります、取引環境の改善、長時間労働の削減、生産性向上といったものにつきまして、これまで慎重に意見を交換してまいりました。

最近の山形県内の有効求人倍率に若干触れてみますと、9月末時点で1.60倍であり、雇用情勢は着実に改善している状況でございます。一方で、建設、介護の分野に限らず、トラック運送事業、小売業等含めまして、人材不足が顕在化してきているという状況でございます。

また、労働時間の現状を見ますと、平成28年の運輸業、郵便業における年間の労働時間は、トラック運送事業を中心とした運輸業、運送業、郵便業における年間総実労働時間は2,309時間となっております。山形県内の全産業平均が2,036時間ということでございますので、長目になっているという状況が続いております。

このような状況の中で、現在、政府全体で働き方改革に向けた取り組みが進められており、中でも長時間労働の是正は極めて重要な横断的な課題として重要なものとされております。

最近の動きといたしましては、後ほど事務局からご報告させていただきますが、8月28日に第2回目の自動車運送業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議が開催をされております。また、9月25日には本協議会の中央協議会が開催され、活発な議論が行われたところでございます。

また、そのほかの動きといたしましては、9月15日に厚生労働省の労働政策審議会におきまして、労働基準法の改正法案を含みます「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律案要綱」、これが関係審議会におきまして概ね妥当との答申が出されたところでございます。

本日の協議会におきましては、パイロット事業の実施状況についてご報告を申し上げます。対象集団における現状と課題について認識を共通にさせていただいた上で、さまざまな視点からの改善策についてご意見をいただき、実証実験につなげてまいりたいと考えております。

限られた時間ではございますが、忌憚のないご議論を賜りますようよろしくお願い申し上げます。開会に当たっての挨拶とさせていただきます。

どうぞよろしくお願いいたします。

【山形運輸支局 村田】

庭山局長、ありがとうございます。

ここで報道関係の皆様にお願いがございます。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、ご協力をよろしくお願いいたします。

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いしたいと思います。
高木座長、どうぞよろしくお願いいたします。

【高木座長】

高木でございます。おはようございます。お集まりいただきありがとうございます。

今もお話がありましたように、いただいた資料を読ませていただきましても深刻な状況だと。それから、もう一つ、政府のほうでも本格的にこの問題に取り組もうというようなことも出てきているようでありまして、それは大変喜ばしいことだと思うんですが、ただ、政府のほうからやるというのは、これはこれでやってもらわなきゃいけないんですけども、この会議で出てきましたように、山形県の事情、つまり下からの状況をしっかり踏まえて対策を立てないと、非常に困ったことになることもあり得るということを考えておりまして、ぜひ皆さんから議論をしていただければありがたいと思います。

私は、今ちょっと別のところで別の人材調査をやっていますけれども、山形県の事情からいうと、今までとは違ったことになってきているのではないかという感じを強く持っています。これはどういうことかという、従来でいうと、山形県にはなかなか新卒者なんかの雇用機会がなくて外へ出てしまうという状況があって、必要なのは雇用機会、働く機会をつくるということだと思うんですけども、今は逆に働く人がいなくなって事業が潰れてしまうと。つまり、これはどういうことかという、働く機会と働く人の問題でいうと、従来は働く機会を先行しなければいけなかったのが、最近では働く人のほうを先行しないと、山形県の場合うまく行かないというような状況が、私どもの調査から見ますと、かなりはつきり出てきているように思います。

これは山形の人口動態なども絡んでそういうことが起きていると思いますので、この会でもぜひ政府の上からの方針と、しかし実態からの下からの県内の情勢とをうまくかみ合わせて議論していただけるといいんじゃないか。こういうことをお願いして、今日の議論、パイロット事業の状況などについて皆さんのご意見をお伺いしていこうと、こういうふうを考えておりま

すので、よろしくお願いいたします。

◎議 題

(1) 平成29年度のパイロット事業の実施状況について

【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。初めに、事務局から報告事項があるようですので、説明をお願いしたいと思います。

[資料1-①～1-④に基づき説明]

【高木座長】

続きまして、参考資料2についてお願いします。紙1枚になっております。

[参考資料2に基づき説明]

【高木座長】

よろしいでしょうか。何か追加ありませんか。無しでいいですか。（「はい」の声あり）

それでは、今のご報告について、どこからでも結構ですので、委員の皆さんからご意見あるいはご質問等ございましたら出していただきたいと思いますけれども。何かございませんか。

これは中央での論議になっていますから、ここで論議することではないかもしれませんが、労働基準法の改正に当たって、トラック関係の時間外労働の上限規制とかというようなことについて5年なり3年なりの猶予期間を設けるとというのが、結果として、ほかの産業の労働者と労働条件での差がついて、人手不足という観点から見るとかえって不利になるのではないかという気がするんですけども、そういう議論はなかったんでしょうか。

【事務局】

その点についても、当然、議論がなされているものと承知しております。

一方で、座長ご認識のとおりでございまして、現状、自動車輸送事業者の皆さんの労働時間についてなかなか厳しいといったところもやはりあるので、そこは全体的に見たときに、やは

り少し、これぐらいの猶予はするべきではないかとなって、今このようなことになったということ
ことで承知はしております。

【高木座長】

5年遅れると、トラックは非常に大変なことになってしまうという危惧を抱いているんです
けれども。

厚生労働省側は、それは現状がこうだからと言っても…。例えば、国土交通省側はもう少し
危機感を抱いて意見を言ってもよかったのではないかという気がするんですけれども、その点
はいかがでしょうか。

【角野委員】

貴重なご指摘、ありがとうございます。

本省ともよくご意見の趣旨につきまして意見交換を進めさせていただきたいと思
います。ありがとうございます。

【高木座長】

ほかに。どうぞ。

【大場委員】

運輸労連の大場でございますが、この働き方改革の上限規制の関係については、自動車運
転手は特に5年猶予で、5年後には年間960時間ということで、その960時間も休日が入
っていないのではないかというふうな話もありました、これをしますと、今の状態とほとんど変
わりないような、今の改善基準告示であっても過労死認定になってしまうような状態であるの
で、私ども運輸労連としては、署名活動を行って国会に修正を求めていこうということで動い
てきたところでございますが、そういう実態にあると。

以上、ご報告だけ申し上げます。

【高木座長】

ほかにございませんか。よろしいでしょうか。

もう一つ、私ちょっと疑問に思うことを質問したいんですけれども、従来、トラック運送業

者の側が負担をしていた作業の荷役といったようなことを荷主側にやらせることで、運送業者、労働者の負担を軽くするという話は非常によくわかるんですけども、生産性の向上とかいろいろあるにしても、結果として荷主側の負担が増えるということについてどうするかという議論はなかったんでしょうか。あるいは国土交通省でその点どうしようかというような議論はなかったでしょうか。

【角野委員】

ありがとうございます。

今のトラックの荷積みの関係でありますけれども、その関係で、まず喫緊に取り組まないといけない課題といたしましては、荷積み等に伴う料金の収受がほとんどされていないというような実態がございます。そういう中で、標準約款の見直し等につきまして、まずはそういったトラックの事業者の方が荷積みの作業をされた場合は、その料金をしっかりと収受すると。

その上で、その料金を支払ってトラック事業者にそれを委託するのか、あるいは荷主サイドで別の形でその作業をされるのか。そういう選択をしていただくことによって、結果として最も効率的な形におさまっていくのではないかと、そのように考えているところでございます。

以上でございます。

【高木座長】

生産性の向上とか、パレットの導入とか、いろいろなことを抜きにして言いますと、人手不足という観点から見ると、労働力の総計は変わっていないのではないかと、この案ではですね。そういう気がするんですよ。もうちょっと人手全体をどうするかというシステムの問題を前に出して、一部で議論してきたように、集約化を図るとか、人手をどっちでやるかという話よりは全体として人手をどうするかという議論をちゃんとしないといけないんですけども、こっちかあっちというふうにだけ考えるのは、私はちょっと弱いんじゃないかという気がいたしましたということを申し上げておきたいと思います。

【角野委員】

ありがとうございます。

よくそういったことも考えながら、こういった効率化を進めたいと思っております。

また、この人手不足対策の一つ大切なのは、今、活用されていない労働力を活用していくと

いうことも重要でありまして、今そういうトラックの運転という高いスキルをお持ちになった方が荷積みの作業までされているというところに非効率性があるというふうに考えております。そういったことを、適正な料金の収受というスキームを通じまして、さらに未開拓の労働力、その地元のそういう軽微な荷役作業をしていただく新たな労働力を開発できれば、それはそれで全体としての人手不足対策には効果があると、そのように考えているところでございます。

ありがとうございました。

【高木座長】

ありがとうございました。

それでは、本当は皆さんからいろいろ意見を出していただけるといいと思いますが、後でいろいろまた議論をしていただくことにして、次の論点に移りたいと思いますが、次は、これも財務局からご報告をいただけますか。

[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。

パイロット事業の現状 についてですが、 が、皆さんのほうからご意見をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

集約的にいきますと、パイロット事業の最終的な焦点は、13ページの提案のイメージ図に沿って、これが実態的にどういう効果があるかということが中心的な中身だと、こういうふうに考えてよろしいですか。そういうことなんだそうですけれども。どうぞ。

【長谷川委員】

13ページの改正案で、これはやっぱりこのとおりだと思うんです。これはいろいろなところで議論しているいわゆるストックポイント、1カ所の拠点に荷物を集約して送るところがポイントだと思うんですけれども、この場合の想定というのは、1カ所に集約をするのは誰が、（「そうなんです」の声あり）どの主体がこの経費を負担してやるかというところが、やっぱり一番ポイント。ここまではみんなわかっているんです。それをどこがやるかというところが一番ポイントで、これだとあまり真髓をついていないような気がするんですけれども。

【高木座長】

パイロット事業では荷主側がやるという発想ですか。つまり、2つあるんですよね。

があります。運送業者の側が、いわば常時人を派遣しておいてこれをやるというやり方だっていないことはないですよ。ここでは、運送業者の側がやるという発想なんですよ、前からのご説明を聞いていますと。

【事務局】

改善モデルのほうの往路の部分ですけれども、こちらは日東ベストさんの持っている施設と、もう一つはニチレイさんの倉庫を借りている形だと思いますけれども、ですので、荷主さん側で調整を図っていただくことがメインになろうかと思えます。

帰りにつきましては、関東のほうでの営業倉庫に荷物を預けられておりますので、こちらのほうは営業倉庫の集配する箇所数を減らすということが一番メインになろうかと思えますけれども、さらには集約、あらかじめ集約ということですので、ものはもう1個の大きなところがあれば、そちらに集めていただいて、箇所数を減らすということも並行的に考えさせていただければなと思っております。

【高木座長】

ということです。

【長谷川委員】

両方とも荷主側の負担ということですか。

【高木座長】

両方とも荷主サイド。想定はそういう。

【長谷川委員】

私の立場は荷主という立場で委員のご指名を受けているかと思うんですけども、一方で、農産物を扱っていて、生産者の代弁者でもあるのですが、やっぱり、こういうことだと思えます。先ほど、冒頭、高木座長からもあったとおり、やっぱり負担がどこに行くんだという

ころの1点に議論を尽くしているような気がするんですけども、我々もやっぱりいろいろ検討しまして、例えば青果物の流通であれば、東北全体でこの青果物の輸送を考えて、例えば東北6県から一旦宮城県あたりにストックポイントをつくって、そこに全部1回集中させて、そこから東京なら東京に10トン車で運んで、そこからまた各青果市場に行くということで、そういうことも考えておるんですよ。

そうすると、物理的にトラックが3台必要になってきて、当然、運賃という形でそれが我々荷主というか、生産者のほうにはね返ってきます。恐らく、今我々の試算で言うと2倍ぐらいの運賃になってしまうのではないかとということで、なかなかそれが生産者の了解を得られるような現状にないというところから、ちょっと今詰まってしまうんですけども、要はそういうことであって、こういった新しい仕組みを荷主なり流通業者も含めてやろうというところに対して、例えば国はこういったこと、新しい仕組みをやったのであれば、そういう高速料金をその人には無償化しますよとか、暫定期間でもいいですから。そういったことも、やっぱり最後はお金の話になるので、そういったものが一緒に議論されないとなかなか進まないのではないかなと。どこかにしわ寄せを押しつけているだけのような。（「押し付け合いになっている」の声あり）高木先生がさっき冒頭でおっしゃったので、まさにそのとおりじゃないかなというふうに感じております。

【高木座長】

差し当りは調査ということになるので、こういうことをやったら時間がどういうふうに変化するかということだけではなくて、コストがどういうふうになるかということもあわせてやっていただけるのでしょうか。

【日通総研】

日通総合研究所のウエダと申します。

パイロット事業のお手伝いをさせていただいております。

実は、コスト面についてというのは一番大きな課題で、私も書きながら、やはりどちらかに押し付けるような形になるので、今回の場合、荷主さんにご負担をお願いすることがどうしても多くなりますので、そういった中でご協力をお願いできませんかということでパイロット事業を進めさせていただくことが多いんですけども、それが本当に、理論的に進む事業であれば一番いいんですけども、なかなかパレット化にしてもいろいろな昨年まで

打ち出された事業の中で、やはりどこかに大きなコストが発生するケースが れてしまうという
ことで、非常に悩ましいところでもあります。

今回の事業につきましても、コストについて発表すると、具体的な運賃ですとかいろいろな
ものをお聞きして、それが何らかの形で公表されるというようなことになると、いろいろまた
支障が出てまいりますので、コスト面については、なかなかちょっとお出しすることは難しい
かなというふうに考えているところです。

【角野委員】

何か去年も同じような議論をさせていただいたように思いますけれども、やはり、こういう
形でモデル事業という形で改善をするわけでありますので、それがしっかり持続しないと何の
意味もないわけであります。そういう意味で、しっかりとそういう、コストという直接的な表
現をするのはともかくといたしまして、持続可能性についてはしっかりとこの中で検討する必
要があると思います。

そういう意味で、事務局のほうで、これまでもこういう形でというのを荷主さんと話をして
おるかと思っておりますけれども、そういう中で、こんな形ならやってみようだとか、荷主さんのレ
スponsをご説明いただければ少しはわかりやすいのかと思っております。

【日通総研】

先ほど、事務局のほうからもご説明いただきましたけれども、実は、あっちのほうは工場間
を荷主さんのほうで横に使ったり、工場から冷凍倉庫まで運行する車両、これについては自社
で運行している部分がありまして、そういった部分で横持ちというのは、うまく組み合わせれ
ば、あっちのほうはできるかなというのはあるんですけれども、先ほどご説明いただいたとお
り、復路のほうにつきましては、営業倉庫で集約できれば一番いいんですけれども、どうして
も保管量の関係から、あるいは取り扱いの品目の関係から何カ所かに分かれなければいけない
と。これでもお話を伺いますと、以前は10数カ所とか、 実は 冷凍倉庫
は新しいんですけれども、運送業者はあそこはもう行くと大変、いつも待っていると、積み
込むまでが大変になっていますというような状況で、その中で、事業者さんをご相談の中でか
なり集約化を進めていただいて現在の状況に至っているというような話も委員会の中でいただ
いています。

そういう意味では、かなり委員さんにもご協力いただいて、運送業者さんとしてもかなり改

善された状況になっているんですが、それでもまだこういった状況に今あるので、その他についてはまた今後、さらに取り組んでいただけるというふうなことでお話ししてあります。

特に、帰りにつきまして というのがありますけれども、出荷については製品の生産管理のほうが車の手配をするんですが、今度、東京からの帰りになりますと、原料調達、資材調達の部署が発注部署ということになりますので、社内においてもそういった車の管理、発注する場所が違っているということがありますので、その点についても、社内においてご相談いただいて、できるだけ効率的な運用ができるようにということで、今ご調整していただいているというようなところもございます。

【高木座長】

今、いいお話しになったんですけれども、そのモデルはモデルを変えることによって、全体として国民経済的にプラスになっているかという結果がモデル的に出る、理論的にですね。つまり、時間がどれだけ節約されて、時間コストとしてはこれくらいプラスになっていますよ。それをきっかけにして、社内の生産性の効率やなんかも達成されます。

具体的にその調査で出てくるものもあるんですけれども、一種のモデル的な想定でやってもらって、コスト面もある程度説得できて、みんながこうしますよと。こういう話に持っていってもらおうと説得力が、そううまく行くかどうかわからないんですけれども、それが1つと、長谷川委員がおっしゃったように、物流という、言ってみると日本の経済でインフラを支えているものですから、これに対しては、なんといいますか、政府もお金を出すし、運送業者のほうも多少負担をかぶるし、それから荷主のほうもかぶるというような仕組みでみんなが納得するというような仕組みも、将来的にはちょっと考えていかなきゃいけないんじゃないかと私は思うんですけれども、そんなことを考えられるようなモデルに、ぜひ最終的にはしてもらいたいと思いますけれども、難しいですか。

【日通総研】

荷主さんも運送業者さんも、当然ご了解しているかと思うんですけれども、コストにつきましては、具体的な金額というよりも何かの基準で、現在の基準を例えば1とした場合に、そういう方向にした場合にどれぐらいになるかとかというような指標化ということでもしできるよであれば検討させていただければというふうに思います。

【高木座長】

はい。そういうことでいかがでしょうか。

ほかに議論はございませんか。

10ページの、これは関西ですね。ドライバーですね。こっちも関わりがあるんですが、1つの疑問は、インターバル規制がかなり議論になっていると思うんですけれども、これは運転業務かどうかわからないんですけども、拘束時間と拘束時間の間が比較的短いものが結構ありますね。これは普通なんですか。

【事務局】

休息期間、1勤務の拘束時間があって、次のまた始業時間というふうになっておりますので、そこは最低8時間連続ということはだめだということ。あともう一つは、8時間連続でとれない場合は1回4時間以上ということを経験して分割して取って、分割なので10時間は取りましようという2つのことが、改善基準告示上、求められております。

それに照らしてみますと、なかなかちょっとそれが守られていない現状。（「そう思いますね」の声あり）特に、関西便のところで見られるといったことはそのとおりに思います。

【高木座長】

現実に、関西はこれでは行けないということですかね。

【事務局】

やはり、距離的な要因が非常に大きいということと、中継箇所というようなところが、例えばあったりですとか、そういったことでうまくできればいいんですけれども、そういったことができない状況が見られるといった現状でございます。

【高木座長】

この問題についてのパイロット事業はないんですね。関西については。

【事務局】

関西につきましては、パイロット事業は考えておりません。

運行を見ますと、36時間のケースで関西も関東も1泊2日といいますか、そうした運行状況が見えますけれども、さすがに関西につきましては距離が長いので、36時間で行って帰ってくるというのは、かなり無理があるはずだと思いますので、その辺は走り方自体を考え直さないといけないかなと思っています。

【高木座長】

いや、これ いですけれども、ご意見があれば。

【大場委員】

運輸労連の大場ですけれども、これはそもそもの考え方として、出ている例が2月だということになっていますが、これはなぜ2月になったのでしょうか。

それから、先ほどの拘束時間からすると、関西に行って、その後も関東に走っているということで、これは全然休まれていないのではないかと、1日程度ですね。そういう感じもしておりますので、この運行自体が既に無理な運行がされているなと感じています。

それから、7ページの積み込みのところですが、始業して、恐らくすぐ積み場所に行ったと思われるんですが、4時間休憩しているわけですよ。これはただの休憩ではなくて、荷待ちになっているのではないのかなという感じがするんですけれども、その辺はいかがなんでしょうか。

【日通総研】

2月というのは、特に私どものほうも意識的に選んだわけではなかったんですけれども、スケジュールが厳しいときなんかも含めて運転日報のご提供をお願いしたこの日を出していただいたということで、ちょっと特に理由はございません。

ですので休憩の4時間というのは、実は休息なのか待機時間なのかというのは、私どもも社内で結構議論したりとか、話を伺っているんですけれども、やはり、ドライバーさんの出勤上の都合で12時前に出勤されてということで、時間までの間、待機されているというふうな部分もありますし、この日がどうなのか全くわからないんですけれども、その日によっては少し荷物がそろそろまで時間がかかるということもあるみたいだということになります。

そういう面では、この4時間というのは、実はドライバーさんが出勤時間を遅らせるとか、調整するとかということで、総労働時間の短縮というのはどうでしょうかというようなご提案

を運送業者さんのほうからは投げかけてきているんですけども、この時間が一定であればいいですけども、そのあたりがちょっと、今度は荷主さんとの出荷時間をはっきり決めというようなお話をさせていただきながら取り組んでいければというふうに考えているところでございます。

【高木座長】

2月というのは、私はある意味冬で大変な時期で、この時期にやるというのは強引なような気もしているんですけども、そうではないんですか。逆に、例えば農産物の出荷時期ではないというのはないかもしれないんですけども、ちょっと違うとか、難しいことは難しいんですけども、どういう意見で

【大場委員】

2月になったというところが疑問です。これが選定されていったのが7月からなわけで、やはり、その後の事業について研究・検討したと想像していましたので、なぜ2月になったのかなと思ったところでございます。

それから、冬の時期ですので、道路状況だって悪い状況があるわけで、わざわざ長時間になるところを出してきたのか、その辺をお聞きしたかったというところです。

【高木座長】

たまたまというような条件があったかと思えます。

ほかに何かありますか。

要するに、モデルにしても、パイロット調査でも、やったとしても、どうやったら本当に労働時間の短縮に結びつくかという目的に沿うように、ぜひ設定してやっていただく必要があるかと思えますけれども、それは改めて申し上げることでもないと思えますが。そういう観点から具体的に、できるだけいいモデルを調査の結果としてやっていただくとありがたいというふうに思います。

よろしいでしょうか。ほかにご意見ございませんか。

ぜひ日通総研さんと事務局のほうでよく相談していただいて、今日の議論を。入れられる点はぜひ入れていただければありがたいというふうに思います。そういう形で具体化していただいて、実施していただくということにしたいと、こういうことでいかがでしょうか。よろし

今、加川委員、非常に興味深いことを言われたんですよね。交渉。

【加川委員】

はい。

【高木座長】

要するに、料金というのは交渉で決まるものがあるというふうに、今のご発言と違ってよろしいでしょうか。

【加川委員】

はい。いわゆる届出運賃、出しているわけですが、それで全てというお客様はまずほとんどないというふうに。特積みで、本当に一見のお客さんあるいは宅配、そういうものはありますが、いわゆる中小企業で区域の部分については、やはり、運賃にしても、作業条件にしても、交渉事になってきますね。

【高木座長】

交渉事になってくるんですね。

もう少し言えば、さっきから議論されているように、どのような仕組みをつくるかということも大切だけれども、現実の問題として、多分、運賃のほうと　　の皆さんはどう考えるかということはあるんですけれども、トラックのほうからいうと、運送業者のほうからいうと、交渉力をどうつけるかと。

【加川委員】

それもありますね。

【高木座長】

そういうことが現実的に非常に大切だと、こういう話になるかもしれないんですが、これは国土交通省の側にもちょっと……、こういう言い方はちょっと言い過ぎかもしれませんが、技術論を超えた経済論みたいな話を少し本格的にやってもらい必要があるのではないかと。今のご発言で非常に私は感ずるところがありましたので、特に申し上げておきたいと思います。

でも、交渉なんですよ。交渉力。難しい。単なる市場で決まっているわけではないというところがミソなんだと思うんですね。

【 】

底辺には確かに市場原理的なものは存在するわけですが、実際は。

【高木座長】

でもその上で、交渉というのがあって、 が非常に微妙な問題だと思えますが。ほかに、今のようなことで全体的なものをございましたらぜひ出していただけるといいと思います。よろしいでしょうか。

では、今日はいろいろな報告がありまして、ごらんいただいたように非常に興味深い資料がいっぱいありましたので、また何らかの形で利用いただけるといいのではないかと思います。

ほかにないようでございますので、全ての議事を終了したということにいたしたいと思えます。

大変ご協力ありがとうございました。

進行を事務局のほう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、本当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。

【東北運輸局次長 角野】

本日は、委員長の先生、委員の皆様、大変お忙しい中、ご議論をいただきましてありがとうございました。

本日は、ただいま事務局より説明をさせていただきましたとおり、今年度のパイロット事業についてご提案をさせていただいたところでございます。

本日は非常に多くの貴重なご意見を賜ったところでございます。そういったご意見を踏まえまして、しっかりと、去年は残念ながらパイロット事業、実際の運送という形で実施することが出来なかったわけではありますが、今年はしっかりとパイロット事業の実施をするよう、荷

主企業の皆様方あるいは運送事業者の皆様方と一緒に、しっかり私ども事務局も汗をかいてまいりたいというふうに考えているところでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

また、ただいまトラック協会の会長様からお話がありましたように、まだまだこのトラックの労働環境の窮状についての世の中全体の理解、なかなか十分進んでいるとはいえない状況でございます。

そういう中で、一方ではこれまでの協会の皆様方あるいは労働団体の皆様方のご尽力によりまして、着実に理解が進みつつあるというのも、これも事実かと思えます。特に、今年のパイロット事業の一覧、先ほど事務局よりご説明させていただきましたが、昨年はなかなか着荷主の皆様方のご協力を得るのが非常に難しい状況でありましたけれども、今年は着荷主の皆様にもそういったトラックのドライバーの労働環境の問題の深刻さということが徐々に浸透しつつあるという裏返しであるかというふうに思っておりますけれども、多くの着荷主の皆様方にご参画をいただいているところでございます。

特に、今日、農水省の方にもご出席いただいておりますけれども、市場の関係では随分とご協力をいただいているところでございまして、市場の関係では、そういったトラックのドライバーの労働環境の問題、長時間労働の問題について、相当程度、認識が高まってきておるというふうに考えております。

ただ、会長さんおっしゃられるように、まだまだこれは十分ではございませんので、しっかりとこういった活動を皆様方と連携しながら、しっかりと世の中にPRを、理解を深めるよう努力をしまいたいというふうに考えております。

そういったことを含めまして、これまでの取り組みに加え、さらにこれからは制度の改革等もございますので、長時間労働の是正に向け、しっかりと環境整備に取り組んでまいりたいというふうに考えているところでございます。

本日はご審議いただきまして、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】

角野次長、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と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、山形運輸支局ホームページ上にて公開させていただく予定としております。