

第9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30年3月27日（火曜日）

13：30～

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】

定刻となりましたので、ただいまから第9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。

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、どうかよろしくお願ひ申し上げます。

座って進め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、出席者名簿、配席図を一くくりにしております。続きまして、資料1といたしまして「山形県パイロット事業の報告書（案）について」でございます。資料2としまして「荷主実態調査について」でございます。資料3としまして「調査事業実施報告書目次（案）構成イメージについて」でございます。参考資料1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。資料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。

続きまして、委員の方々のご紹介、出席状況のご報告でございますけれども、本来であれば全ての委員の皆様のご紹介をさせていただくところでございますけれども、時間の関係上、配付しました名簿をもって紹介にかえさせていただきますと存じます。

◎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、東北運輸局次長の小泉よりご挨拶を申し上げます。

小泉次長、よろしくお願ひいたします。

【東北運輸局次長 小泉】

ご紹介いただきました小泉でございます。

本日は年度末のお忙しいところ、委員の皆様方にご出席いただきまして、ありがとうございます。

第9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開催に当たりまして、一

言ご挨拶申し上げます。

本協議会も今年度に入りまして3回目、通算9回目の開催ということになりますが、委員の皆様におかれましては年度末のお忙しいところ、まことにありがとうございます。

トラック業界における人手不足ですけれども、希望する日に引っ越しができない引っ越し難民というような報道もあるように、大変厳しい状況にあるものと認識しております。

一方、政府が推し進める働き方改革ですが、現在国会で審議が予定されております法案が成立いたしますと、トラック事業にも法律施行5年後に罰則つき時間外労働の上限規制が導入されることとなります。

現在、中央における本省関係省庁連絡会議では、導入されるまでの間を対象とする自動車運送事業の働き方改革に関する行動計画（仮称）を間もなく策定、公表することとしております。具体的には既に公表されております直ちに取り組む63施策の具体化など、より実効性を高める仕組みを検討しているところです。

トラック業界の長時間労働削減につきましては、取引環境の改善や効率性の向上など、荷主側の理解と協力が大変重要でございます。今後は2回にわたって実施いたしましたパイロット事業において明確になった課題や対策などを取りまとめたガイドラインを策定し、荷主懇談会などを通じてガイドラインの普及定着を図ってまいりたいと考えておりますので、ご協力をお願いいたします。

本日は、今年度実施いたしましたパイロット事業の結果について報告をさせていただくこととしております。委員の皆様からは忌憚のないご意見をいただければと思っておりますので、本日はどうぞよろしくをお願いいたします。

【山形運輸支局 村田】

小泉次長、ありがとうございました。

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、ご協力のほうをよろしくをお願いいたします。

それでは、以降の進行につきましては、座長の高木先生をお願いしたいと思います。高木座長、どうぞよろしくをお願いいたします。

【高木座長】

皆様、ご苦労さまでございます。

あつという間に9回目を迎えて、これで3年になるんでしょうか。ということで、僕も時間の速さといいますか、非常に速く進行していることにちょっとびっくりしているところではありますが、今日は今もお話がありましたようにこれまでのパイロット事業の報告をしていただくというようなことで、皆さんからの意見をぜひお伺いしたいと思っております。

小泉次長からもお話がありましたように、働き方改革にもかかわりまして新しい行動計画を検討する委員会が発足しているようで、僕の研究室出身の研究者も1人委員として参加しておりますが、まだ本格的な論議にはなっていないようですが、いろいろと委員会等も行われることと思います。

ただ、ここでも議論されたように、日本とは同じ文化とはいえ地域的な違いも随分ありますので、そんなことも行動計画の中に反映していくといいなというふうに思ったりしております。

そんなようなことも含めて今日の3つの議題をやっていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いたします。

◎議 題

(1) 平成29年度のパイロット事業の報告書(案)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けれども、初めに、事務局のほうから報告事項ということなので、説明をお願いしたいと思います。

[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。

この問題、適正運賃、料金の状況といったものを届け出ることになりました。委員の皆さんから何かご質問、ご意見ございますか。

これは現段階では届け出をした者に対して何か指導をすとか、そういうことは行われていないんですね。

【運輸支局 村田】

そうですね、これから大枠であるということでは伺っておるんですけども、現段階ではおっしゃるとおり指導等まではやっていない状態であります。

【高木座長】

わかりました。ありがとうございます。

よろしいですか。次へ進めますが。（「はい」の声あり）

続きまして、議題1ということで、平成29年度のパイロット事業の報告書（案）。これについてということで事務局より説明をお願いします。

〔資料1に基づき説明〕

【高木座長】

ありがとうございました。

今の報告に対して何か委員の皆様からお話、ご意見等ございますでしょうか。

労働局さん、日通総研さんから何か追加してお話ししたいことがございますか。よろしいですか。（「いいですか」の声あり）はい、どうぞ。

【労働局細貝課長】

特にございません。今回、労働局のほうから事務局でありましてご説明させていただきました。運輸支局のほうでも特に追加することはございません。

【高木座長】

それでは、委員の方々から。

これはこれで一応パイロット事業として終わり、結論ということになりますか。そういうことですね。結論ということですね。

よろしいですか。

ちょっとこういうことを言うと混乱するのかもしれないんですけども、これはこれで非常にいい事業であり、提案であると思うんですけども、確かにそうなんですけれども、対象は幹線輸送の効率化なんです。幹線輸送の効率化なんです。幹線輸送の効率化は確かにそうなんですけれども、輸送システム全体が、多分効率化を何ではかるかという問題ですけど

も、全体の労働時間が減少するというようなことを基準にとったときに、幹線輸送だけではなくて末端輸送も含めて効率化されているかどうかというのは、この段階ではわからないわけです。

例えば1カ所に集約をすると、1カ所まで荷主なり、あるいは別の形で持ってこなければいけないですね。ここには労働時間がかかっているわけですね。そういうものを含めて効率化されているかどうかというのは、ここでは検討外ということになりますね。

言っている意味はわかりますね。

【運輸支局 保坂】

検討外とは全く思っておりませんで、今回の輸送につきましても、もともとが横持ちをしていた輸送でした。その関係もありまして、今回新たに集約することによって以前の横持ちと比べると、今回改善モデルでお示しした積み込み時間がどれだけ違いますかということにつきましては、現状では分析していませんでした。

【高木座長】

感じとしてはどうですか。

【運輸支局 保坂】

そんなに変わらないのかなというふうに。

【高木座長】

そんなに変わらない。そうすると、幹線輸送の分だけ効率化できることは確かであると、こういう結論なんですか。

【運輸支局 保坂】

そのように思いました。

【高木座長】

何か委員の方から今日のご報告。前日も一部あったんですけども、今回についてご議論ございませんでしょうか。（「済みません、いいですか」の声あり）どうぞ。

【大場委員】

運輸労連の大場です。

まとめに入っていてこう言うのも何なんですけれども、これはこれでいいと思うんですが、先ほど座長が言われたように、1人の運転手がやるのと、誰かが集約してやるのと、やはりコスト的な部分で比較をしてどうなのか。それから、この運行が2日で帰ってくる運行になっていますが、通常は関東に行きますと2泊3日で帰ってくるのが通常の運行になっている。ちょっと無理をして運行させているのではないかというふうに私はちょっと感じているところでした。

ですから、製品の性格上早く来なければならないということでそうになっているのか、あるいは事業者が少し利益を求めたいために早く帰ってきているのか、あるいは運賃が少なく、そうやっているのかということで、多面的な検討といいますか、3日で帰ってくるような検討・アプローチはされなかったのかなというふうにちょっと思ったところです。

【高木座長】

いかがですか。

【日通総研】

上田と申します。どうぞよろしく願いいたします。

実際問題、今現状ではやはりコスパで押されていて、その中で立地条件で離れているところを効率、集約化するということで、2泊3日になると確かにいいんですけども、やはりその部分のコストをどなたが負担しながらやるのかというのは常に大きな問題になってくるのかなというふうに考えております。今回の場合も現状を踏まえて、そのときに2カ所でやるよりは1カ所で積んだほうがトータルで効率的になるという観点で整理をさせていただきました。

【高木座長】

いかがですか。

【大場委員】

複数ヶ所積みと1ヶ所積みという観点でも進めておられたので、これ途中で水を差すのは

いかなものかなと思ってちょっと前は発言しなかったんですけども、ちょっと無理な運行も前回の1カ月間のものを見てもあるなど感じておりました。そういう面からの長時間労働の是正の考え方といいますか、方向性・アプローチが若干あるというふうにちょっと感じたところです。

それから、コスト面でいうと1泊2日にすることによって全線高速を走らなければならないということもあって、2泊3日ですと一般道で来ているとそんなドライバーにとって負担にならないで関東圏ですと行くのではないかと思ったんですが、そういう発言をさせていただきました。

【高木座長】

今の問題は2泊3日にしてもコストがもう全体的に上がるというわけではなくて、そうでないケースもあるようですという話ですね。

【大場委員】

ではないかなと思っています。

【高木座長】

そういうことは検討されたのでしょうか。

【日通総研】

そのあたりについてはちょっと今回の中では取扱いということとはしていないことになっています。

ただ、それにつきましてもやはり今高速を使いたいというのが非常にドライバーさんも含めて、下道を走るよりも安全性ですとか、いろいろな面で考えるとどうしても高速を走ることのほうがどっちかという運転自体楽になるというふうに予想しておりますので、もしも一般道を走ると今度はやはり拘束時間ですとか、そっちのほうの問題も出てきますので、先ほど来2泊3日だとかになってくるとその分だけドライバーさんにとってもいいことになるということで、現状を踏襲して1泊2日のほうで今回の実施になりました。（「済みません、関連して」の声あり）

【高木座長】

はい、どうぞ。

【水戸委員】

このパイロット事業、全部に関連する質問ですが、月間の拘束時間がどのようになるシミュレーションとなるのでしょうか。それがまず1点目の質問です。

【高木座長】

いかがでしょう、まずそれから。

【日通総研】

月間になると今度は違う荷主さんのところの仕事にもかかわってきますので、1人の荷主さんにずっとその辺に従事しているというわけでもないですから、そういう点ではなかなか1カ月を追いかけるというのは難しいところがございますので、今回は、時間をこんな形で減らせるものを減らしていこうということで、全国で対象を検討させていただきました。

【水戸委員】

これ以上申し上げても仕方がないと思いますので、それは理解しました。

もう1点が、13ページの帰り荷の、資料を今日読ませていただいてちょっと理解が不十分なところもあろうかと思いますが、13ページからの記載では帰りの荷物について35カ所程度あった倉庫を6カ所に絞り込んだ、このことによって非常に効率化が進んだ。ここは理解します。

一方、シミュレーションということで、山形の発地では、現在県内に8カ所があって、そのうちの1カ所だけで積み込みをして出発する。それで効率化出来るのは理解しますが、ほかの業者にしわ寄せはいかないのかとも考えるわけですが、その辺についてはどのようにお考えでしょうか。

【日通総研】

8カ所というのは荷主さんの工場です、その工場から、山形市では大きくは2カ所なんですけれども、1カ所は自社の倉庫で、もう1カ所はすぐ隣に冷凍倉庫、冷凍倉庫がございますので、そちらのほうに1カ所。それと河北町のほうで1カ所ということで、その8工場からそ

ちらのほうへまず集約されているということで、そこからの出荷というふうにお考えいただければと思います。

工場が物流拠点としての集約については、荷主さんの側で今ベストのほうの事業所も使ってやられているという状況でございます。

【水戸委員】

済みません、私の勘違いがあったようです。

そうすると、倉庫が3カ所あり、そのうち1カ所から積み込みをするので、ほかの事業者が2カ所なり3カ所から積み込みをして出発するという形にはならないのか。このパイロット事業の2社にとっては1カ所での積み込みとなり効率化が図られるものの、ほかの事業者にしわ寄せがいくということは基本的にはないのでしょうか。

【日通総研】

今回の調査で、ほかの事業者さんも入っておられて、どういうふうに行っているかというのはちょっと、対象集団としてはこの荷主様と今回ご参加いただいている2社とということでやっています、ちょっとそのほかの事業者さんのことについてはちょっとしていないというのが実態でございます。

【水戸委員】

この2つの事業者については確かにこのシミュレーションのようになるんだろうと思いますが、そのことによってほかの事業者が今までの2カ所積み込みが3カ所になるとか、そういうことが発生する懸念があると思い質問させていただきました。

【高木座長】

こういうふうに僕は理解したんです。それはどっちにしろ荷主側の負担なのでここでは問題にしないと、こういうことですか。（「そういうこともあります」の声あり）そうじゃないかと僕は理解したんですけれども。

でも、問題はあると思うんです。問題はそこのところにあるという気がするんですけれども。差し当たりよろしいでしょうか。そこは問題にしないでシミュレーションでやられているんですね。

ほかに。（「済みません」の声あり）はい。

【運輸支局 保坂】

問題意識がなかったということではありませんで、初めに対象集団を決めるときに日東ベストさんを先に選ばせていただきました。それで、荷主さんの商品をどちらの業者が運んでいますかと伺ったところ、この2社ということで教えていただきましたので、それ以外の運送事業者さんにつきましてはちょっと頭の中にはありませんでした。

【高木座長】

ということ。

ほかにございますか。はい。

【加川委員】

今の問題なんですが、11ページに改善モデルで、あらかじめ集約という言葉があるんです。実はこのことをもう少し丁寧に書いていただくとわかりやすいと思うんですが、この集約だけだと出荷拠点1、つまり荷積み拠点1からもう出荷しましたと。業者には。そういう読み取り方もできるし、そうではなくて、対象事業者様の分だけをあらかじめ横持ちをして1カ所の積み場所を減らしたと。どちらにも読み取れるんで、これをきちっと教えていただくか、加筆していただければわかりやすいと思います。

【高木座長】

いかがでしょうか。

【日通総研】

ちょっとポンチ絵的に書いてしまいましたので、こういった表示になっているんですけども、出荷となっていますけれども、こちらのほうからも当然出荷をされていて、改めて言うと今荷積み①となっているところ、こちらのほうから上のほうへ向かって横持ちする。いずれにしてもどちらか荷物が多いほうに向けて荷物を集めていくというような考え方で集約しています。

ポンチ絵で1個のほうに全部集まって行って、1個から全部出ている形になっているんです

けれども、あくまでも荷物の多いほうに横持ち分割しているみたいなものが横持ちをかけるというのが、そういうことでどうでしょうかというご提案をさせていただきました。

【高木座長】

それが読み取れるようにしてもらわないとよくわからないということだと思えますけれども。

よろしいでしょうか。ほかに。

ほかにあると思えますけれども、また後のほうで出していただきまして、次の議題に行きたいと思います。

(2) 調査事業実施報告書（案）について

【高木座長】

平成29年度のパイロット事業の山形県協議会としての報告書（案）についてということで報告したいと思いますが、ご説明いただけますでしょうか。

[資料2、3に基づき説明]

【高木座長】

ありがとうございました。

事業の報告書についてということで出していただきましたが、何か委員の方からご質問、ご意見等ございますか。

これは東北運輸局として一本でやるということですか。これ山形を対象にしているとは言えないということで、資料2の荷主実態調査もこれは東北を一体にして対象にしていると考えていいんですよね。

【運輸支局 保坂】

はい。

【高木座長】

報告書も東北としておやりになるということでしょうか。

【運輸支局 保坂】

報告書のほうは山形県版として作成いたします。第1章、第2章につきましては山形県独自の内容となりますけれども、第4章以降が東北運輸局全体的な特色について記載させていただきたいと考えております。

【高木座長】

第3章も各県の分野的といったらもうですね。実際に山形としての報告書の中身はさっきのパイロット事業の報告書。

【運輸支局 保坂】

はい。

【高木座長】

これ山形だけですね。基本的には。

【運輸支局 保坂】

そうです。

【高木座長】

そうですか。

ということだそうですが、委員の方から何か。中身で第4章なんか新しく出てきたところがありますので、議論していただければいいと思います。（「では、よろしいですか」の声あり）はい、どうぞ。

【加川委員】

せっかくですから。先ほど第5章の5-1、次年度のコンサルティング事業について。5-1の次年度のコンサルティング事業についてのぼつ3、東北管内から首都圏に向けた輸送は長距離になるからと。中継輸送というふうに出ているんですが、すごい興味は持ったんですけれ

ども、もう少し具体的にどんなことをお考えになろうとするのか、もし差し支えなければお話しいただきたいと思いますが。

【運輸支局 保坂】

現状では各ブロックで2つのコンサルティングをやってくださいというような指示が来ております。東北でも2県を仕立て上げようと思っているわけなんですけれども、その1つのほうは農産物を主としたものの深掘りといったところと、もう1点のほうが中継輸送を実際に実証実験としてやっていただいて効果の検証をしていきたいという状況になっております。まだどこが具体的にということまではまだ決まっております。

【高木座長】

よろしいですか。ほかに。

5-1と5-2は具体的に取り組むんですね。5-1はコンサルティング事業ですね。5-2は荷主企業取引環境の改善に向けた取り組みですから具体的にこんなことをやりたいということで、言ってみると5-1は調査ですか。5-2は言ってみるとパイロット事業的に行うと、こういう考え方でしょうか。

【運輸支局 保坂】

5-1はまさしく調査事業になりまして、5-2につきましては荷主懇談会、今年度もやってきたわけなんですけれども、好評だったという部分もありますし、さらにもっと深めていきたいということがありますので、次年度も続けていきたいということでもあります。

【高木座長】

主として荷主対策をやるということですね。取引環境改善の相談ですね。

もともとの労働時間短縮とか何とかということへの事業者自身の何か対策というか、試みというものは来年度はないんですね。そもそも5-1以外にはないということですね。

【運輸支局 保坂】

事業者に納得していただいていたかほかにも対象集団という形にさせていただきましたけれども、そういった形でやるのはコンサルティング事業だけになります。

【高木座長】

わかりました。

いいですか。やろうとされていることについて何かご意見ございましたら、どうぞ。今年度報告書の中にはこの含まれるということになると思いますので、それも含めて何かご意見ございましたら。（「済みません」の声あり）はい、どうぞ。

【安達委員】

ちょっと済みません、繰り返します。ちょっと私、理解力不足で申しわけないんですけども、来年のコンサルティング事業はこういう協議会で山形県独自で事業者さん設定してというのはないんですか。

【運輸支局 保坂】

2年間やってきましたパイロット事業という形では今年度で終わりますけれども（「終わりなんだよね」の声あり）ええ。来年度につきましては課題が残ったところですか、さらに中継輸送ですか、そういったものを、やりたいところがあれば東北ブロックの中で2県設定できますよというようなあたりになっております。

【高木座長】

何かありますか。いいですか。（「いいですか」の声あり）はい、どうぞ。

【加川委員】

何かちょっと中途半端で、何かふらふらっと終わってしまうみたいな感じがするんですよ。どうしても。もったきっちりとフォローをして、そして、こういういい結果が出ましたよ、あるいは今から先本当に必要なのは水平展開をいかにやるかということですよ。そういうところをどうやって進めていくのかという部分がちょっと漏れているのかなという気がするんです。

【運輸支局 保坂】

済みません、説明が言葉足らずでした。山形県のこの協議会としましては、来年度、今回のパイロット事業の取りまとめを本省のほうで全部行いまして、ガイドラインを作成します。作

成されたガイドラインにつきましては、山形県協議会の中でどういうふうに普及啓発していくかということを経験していただいで進めていく形になろうかと思ひます。それで、協議会そのものは残ります。（「そういうこと」の声あり）

【高木座長】

これまでのここで議論されてきたこと、あるいは調査されてきたことの一定の結論みたいなものが報告書の中に出ていれば次の協議会につながるということになると思うんですけども、そういう集約はされないんですか。

例えば少なくとも2つのことは非常にはっきりしてきたというか、1つは荷卸しなんかの関連業務についてちゃんと見直す、それからいろいろな方面から見直すということが1つあるということが議論の中心になったと思うんです。それから、もう1つは今日の報告にあったように、荷主の側での、両方あると思うんですけども、発送、それから荷受けの段階の集約化。この2つが労働時間短縮というものに非常に重要な役割を果たすということが発見されました。

こういうような、何かこれまでの結論を集約して前に一歩進めていくという形の報告書には、僕のほうがこう言うのは変だけれども、ならないんでしょうかという、加川委員が言われていることはそういうことを含んでいるんじゃないかと僕は想像するんですけども、いかがでしょうか。

【運輸支局 保坂】

それはそのようにしていきたいと思ひます。

【高木座長】

ぜひそういう形で。これまでやってきたこと、協議会をやっていても一歩一歩前進していくという方向が出ていないとつまらないと思うんです。だから、そういう意味で、それだけではないと思うんですけども、やってきたことを一歩一歩積み上げていくような年次報告書にしたいというのを座長としてお願いしておきます。

ほかに意見がなければ、そういうことをお願いして今日の議事を終わりにしたいと思ひますが、いかがでしょうか。（「はい」の声あり）

では、お戻しをいたしますので。

◎閉 会

【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長の庭山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】

本日は年度末のお忙しい中、お集まりいただき、しかも熱心な議論まことにありがとうございました。

パイロット事業につきましては、先ほどご報告させていただいたとおりでございます。長時間労働の削減に向けた荷主と運送業者が一体となって荷卸し、荷積みの効率化、その集約化を図っていく重要性が改めて明らかになったかと思えます。

また、東北運輸局で実施をいたしました実態調査の中での荷主の皆様への改善基準の理解であるとか、さまざまな拘束時間を初めとした負担につきましてどのように今考えているのかということのお話し合いの場の設定もまず重要なかなというふうに感じたところであります。

この協議会、次年度以降の話が先ほども出ておりますが、全体的なスケジュール感といたしましては、この2年間実証実験を行い、今年の終わりから来年度の途中までかけて中央でまずガイドラインをつくっていくというのが大きなこの4年間のスケジュール感でございました。ややその準備が遅れ気味なのかなという感触も見られます。

また、ガイドラインの策定の仕方です。中央の協議会で作成をしていくということがそうなんですけれども、47設置されている地方の協議会でその策定過程にかかわっていくのか、かかわるとしてどの程度かかわっていくのかということも正直まだよくわからないこともございます。

これから2年度の取り組みにつきましては、今回はガイドラインを策定するので、それを全国に周知をしていくということが骨格になっていくというのが大きなスケジュール感でございますけれども、具体的な取り組みについてはまた労働局と運輸局でも相談をしながら、座長とご相談させていただきながら、またお示しをして来年の運営をやっていくことになるだろうというふうに思っております。その際には、今委員の皆様と座長からございました具体的なパイロット事業の成果をきちんとお届けということはもう最重点として進めさせていただきたいというふうに思います。

本日は長時間お時間をいただき、まことにありがとうございました。これにて終了させていただきます。

【山形運輸支局 村田】

庭山局長、ありがとうございました。

本日、長時間にわたり、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。