

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会」 設置要綱

(名称)

第1条 本協議会は、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会」(以下、「協議会」という。)と称する。

(目的)

第2条 協議会は、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、トラック運送事業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図ることを目的とする。

(組織)

第3条 協議会は、学識経験者、経済団体、荷主、トラック運送事業者団体、トラック運送事業者、労働団体及び行政機関等の各員(以下「委員」という。)をもって構成する。

- 2 協議会には、委員の互選により座長を置く。
- 3 座長は、議事その他の会務を統括する。

(活動事項)

第4条 協議会は、目的達成のため次の活動を行う。

- (1) 長野県におけるトラック運送事業の長時間労働の抑制に向けた諸対策に関すること
- (2) 長野県におけるトラック運送事業の取引環境の改善に向けた取組に関すること
- (3) その他

(協議会の開催)

第5条 協議会は、必要に応じて座長が召集する。

- 2 座長は、必要に応じ協議会に委員以外の者を出席させることができる。
- 3 協議会は、公開を原則とする。ただし、座長が必要と認める場合は、非公開で行うことができる。

(ワーキンググループ)

第6条 協議会には、第4条(活動事項)に掲げる事項に関して専門的に検討を行う機関としてワーキンググループ(以下、「WG」という。)を置くことができる。

- 2 WGは、座長が指名した委員等により構成する。

(事務局)

第7条 協議会の運営に関する事務は、長野労働局、北陸信越運輸局長野運輸支局及び公益社団法人長野県トラック協会が共同で行うものとする。

(その他)

第8条 これに定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項はその都度協議し、決定する。

附 則

(施行期日)

第1条 この設置要綱は、平成27年7月30日から施行する。

第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会 議事録

1. 日時：平成27年7月30日（木） 14時30分～16時10分

2. 場所：長野県トラック会館 2階 大会議室

3. 出席者：

小山 健 信州大学 名誉教授（工学博士）

水本 正俊 一般社団法人長野県経営者協会 専務理事

（代理）井出 康弘 長野県中小企業団体中央会 事務局長

古畑 一彦 マルコメ株式会社 物流管理部長

佐藤 正彦 全国農業協同組合連合会長野県本部 総合企画部長

町田 正樹 全日本運輸産業労働組合 長野県連合会 書記長

佐藤 武司 日本通運株式会社 長野支店長（公益社団法人長野県トラック協会 副会長）

朝場 宏男 東信運送株式会社 代表取締役

（公益社団法人長野県トラック協会 適正化事業委員長）

岡崎 直人 厚生労働省 長野労働局長

江角 直樹 国土交通省 北陸信越運輸局長

4. 開会（司会：長野運輸支局竹村首席）

○資料確認

○委員紹介

○岡崎長野労働局長挨拶（概要）

- ・ 霞ヶ関の本省では、トラック業界が長時間労働であるということで「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を今年5月に立ち上げた。
 - ・ 地方でも同種の協議会を立ち上げるよう指示があったことから、今回の地方協議会開催に至った。
 - ・ 平成26年の毎月勤労統計調査の全国数値を見ると、「運輸業、郵便業」は、総実労働時間が月平均173.5時間であり、業種ベースで最も長時間労働。
 - ・ 脳、心臓疾患に係る労災請求件数、支給決定件数が業種別で1位となっている。
 - ・ 求人充足を難しくさせ、人手不足感を生じる結果につながっている。
 - ・ トラック業界の状況を改善していく為には、長時間労働の抑制を進めて行くことが業界としての課題。
 - ・ 取り組みを進めて行くには、トラック業界の労使の努力だけでは限界がある。
 - ・ 荷主企業、経済団体の協力を仰ぎながら、関係者が連携して進めて行くことが必要不可欠。
 - ・ このような問題意識のもとこの協議会が立ち上げられることになった。
- この協議会が実効あるものとなるよう皆様のご理解、ご協力をお願いします。

5. 議題に関する資料説明

議題1及び2に関し、資料1から資料2-3までを長野労働局労働基準部渡邊監督課長が説明
議題3に関し、資料3-1から資料3-3までを北陸信越運輸局自動車交通部青木貨物課長が説明

6. 座長選出

○「トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会」設置要綱（案）を承認。
座長候補として事務局が小山委員を推薦。各委員から異議無く、小山委員は座長就任を了承。

○小山座長挨拶（概要）

- ・ 本協議会は全国的に設置されている。全国では、これまでに各都道府県で設置されたパート

ナーシップ会議を休会、移行して設置したと聞いている。しかし、長野県ではパートナーシップ会議の設置がなかったことから、今回新たに設置された協議会であると聞いている。

- ・ この協議会の設置目的は、トラック運送事業者の長時間労働の抑制に向けた環境整備を進めることにある。
- ・ 地方での協議は、中央での協議を踏まえ、各地の特性について論じることになっている。難しい問題が山積しているが、各業界、行政からそれぞれを代表する立場の方々が参集されており、課題の重要性と困難性の認識を共有しているものと考えている。
- ・ 様々な環境整備を行う上での諸問題を改善することによって、荷主と運送事業者がWIN-WINの関係を築き、消費者の利益につながるよう、皆様方の知見を借りながら進めていきたい。
- ・ 荷主とトラック事業者とは、ある種利益相反関係の間柄であるので、各議題を建設的に進めるためには、ご意見において企業名や団体名など固有名詞でのご発言は極力謹んで欲しい。
- ・ 座長としてスムーズな協議会運営に努めるので、委員の皆様方のご協力をお願いしたい。

7. 意見交換（委員発言）

（小山座長）

- ・ 先ほど事務局から「この協議会の目的」、「今後の進め方」等について説明があったが、趣旨等についてはよく分かった。これらについて意見交換を行いたい。
- ・ 各委員からお話を伺いたいのので、私から順次指名をさせて頂く。16時30分までに終了するため、時間の制約上大変恐縮だが、各委員とも3分程度でお話し頂きたい。
- ・ また、先ほどの「トラック業界における長時間労働の抑制に向けた取組」、「トラック輸送における長時間労働の実態調査概要(案)」に関するご質問などと併せてご意見を頂きたい。
- ・ でははじめに、運転者の手待ち時間について、県内のトラック事業の実情について教えて頂きたい。トラック事業者の委員である朝場委員如何。

（朝場委員）

- ・ 手待ち時間に至る状況、過程について発着も含めて話をすると、色々複雑なことがある。
- ・ 県外輸送事業者が長野県内のお客、倉庫（出荷場所）に一早く入り、空車で待機をしている。それらの車は、積み荷の準備が出来るまで、朝から午後の2時3時まで待っている。休憩していると云った言い方の方が宜しかと思う。
- ・ 地元の事業者が手待ちになっていくのは、積む順番取りする（早く積みたい）ために、午後3時4時の荷積みに（合わせて）午前中に入って待っているのが現状。
これらが、労働時間、手待ち時間が長くなっていく状況となっている。
仕事をしているかと言うよりは、手待ち時間で休憩をしていると言う状況になっている。
- ・ 荷積みの時間が延びていくのは、オーダーが早く出れば準備をして積めるが、倉庫、荷主によっては、検品しながらピッキングをして作業を進めており、積む車のピッキングが済んだところでその車両に荷積みを行うので、お客さん或いは倉庫の積む準備（ピッキング、伝票の準備）によって遅れが出てくる。倉庫にしても大きな倉庫は、1日に50台~100台が出ているので、必然的に遅く行ったものはどんどん遅くなってしまふ。
- ・ 地元の業者がそこへ積みに行く場合には、ピッキングした貨物を（倉庫に）置いておける場所が無いので、どうしても早く行かざるを得ない。
- ・ このように、ケースバイケースで色んな状況が加味されて手待ち時間が延びていく。
- ・ 到着貨物も下ろす順番で早く（荷を）下ろしたいが、（倉庫に）入った順番で順番待ちをして下ろしていくので、同じような現象が起きている。待ち時間がどんどん延びていく状況にある。

(小山座長)

- ・ 佐藤委員は、事業者委員であるとともに、長野県トラック協会の副会長でもあるが、協会の取り組みで何かお話頂けることはあるか。

(佐藤武司委員)

- ・ 労働時間短縮について、直接的な取り組みは無いと思うが紹介させて頂く。
- ・ トラック協会は、貨物自動車運送事業法に基づき、北陸信越運輸局長から貨物自動車適正化実施機関に指定されており、適正化事業指導員が3年から4年をかけて県内のトラック事業者の全営業所を巡回し、遵法意識の啓発、違法行為が疑われる事業者に対する指導を行っている。
- ・ 指導に当たっては、「過労防止に配慮した乗務割の作成」、「休憩・睡眠の為の時間が適正に管理されているか」、「労基法等が守られているか」などを含め30を超える項目をチェックして必要な指導を行っている。
- ・ 国土交通省が作成した「トラック運送事業における書面化推進ガイドライン」に基づき、運送契約の書面化に取り組んでいる。
- ・ 元請け、下請け、孫請けの多層構造に加え、スポット取引など多様な輸送形態が存在するトラック事業は、物理的、コスト面からも書面による契約が困難。多くの中小零細事業者では、口頭による運送依頼の取引が慣行化している。こうした取引は、手持ち時間等細部の輸送内容が曖昧になり、一部に大幅な手持ち時間が生じても運送せざるを得ず、結果的に長時間労働に繋がっていた面があった。契約の書面化により予め細部について明記することにより安全運行の阻害や手持ち時間の発生等を回避し、輸送品質の向上を図っている。
- ・ 主な取り組みとしては以上である。

(小山座長)

- ・ 当協議会の議題は、運転者の労働時間の抑制がテーマだが、一番の当事者である運転者を代表するお立場として町田委員、ご意見をお願いしたい。

(町田委員)

- ・ 先ず以て私たちトラック産業で働く仲間の代表として一言申し上げる。
- ・ 長時間労働という部分においては、若年層に魅力無い産業となっている中、自制を向けた取組に関しては敬意を表したい。
- ・ スケジュール的には、委員会に通して最後に結果評価に繋がるという部分においては、「高い席の部分」であったり、指示命令的な言葉も発言として出るかもしれないが、私の声と言うより代表の一言として聞いて頂きたい。
- ・ 長時間労働の幾つかの取り組みの中で各企業の温度差が生じている。
- ・ トラック産業（全国で）約63,000社のうち99%以上が中小企業。この中小企業のかなりの部分が長時間労働に徹している事が懸念。その中において、長時間労働の1.5割増し、60時間超えの趣旨とは何かという部分から始めていきたいと思う。賃金の上昇という環境ではない状況の中から、1.5割増しを望むドライバーがいるのか。また、1.5倍ではなくて、今の実労働時間の賃金をもらいたいドライバーの声を聞けば、生活が掛かっている分、また、今現状給料を取得している中でローンを抱えながら支払いをしていく分において、60時間超過部分を如何に是正していくと言ったら、ドライバーも気にしてくる。経営側においても非常に差し障りがあるのではないかと言うのが私達の本音である。ただ、「昔は良かったよ、(でも)今は・・・」と言う部分においては、確かに改善基準法(労働基準法)とか改善基準告示から見れば一般の産別と比べると、トラック業界だけの保護は・・・、また、規制されている部分においてはおかしな話

ではないか。

- ・ その中で私たちの希望として、今後どういう形で見て頂きたいかというのは、賃金として頂けるものを60時間超過部分について1.5割増し貰うのか、環境別に労働時間だけが長い、または、ワークライフバランスとか幾つかの法のコンプライアンス的なものの元始が本当に守られている企業が果たしてあるのかと言う部分もキチンとされたい。
- ・ 今日は良い資料を先送りしてくれたので、目を通してきた。
13頁に「トラック運転者の労働条件改善事業について」という素晴らしい事業を平成24年からされている。アドバイザーが個別指導として元請けから下請けまで徹底した労働条件を改善していこうというもの。14頁にも具体的な実例が出ているが、この労働条件の実績や効果について現状で把握している部分について教えて頂きたい。

(小山座長)

- ・ ただ今はトラック運送事業関係者の話を聞いたが、一方の実情として、荷主委員さんの話しをお聞きしたいと思う。運送品目によって状況が異なるのではと思う。今のお話しがそのまま当てはまることでは無いと思うが、「荷受け」「荷渡し」において、トラックドライバーの待ち時間の状況など、古畑委員の会社の状況は如何か。

(古畑委員)

- ・ 弊社は味噌製造業。製造に関しては、発荷主側に近いのかと思う。
- ・ 原料等、資材・部品等の入庫に関して言えば、着荷主側という立場でもある。
こちらに関しては、時間的には出来るだけ混雑にならないよう時間指定をしており、スケジューリングを取ってやっている。
荷役の業務は、一部を外部に委託して専門的にやって頂く作業もあるし、弊社の中で荷役をするという事もやっている。
- ・ 発荷主側の立場として、弊社が得意先の方へ送る、お客様の方へ届けるというのは、大体、卸・問屋・センターになる。こちらの方の実態（待ち時間）というのは、これから8月に入りお盆を迎えるが、連休になると連休前に急に押し込みをする（急に輸送する）台数が増えてしまうということで、（トラック事業者に）お願いをせざるを得ない実態が出てくる。連休になると出荷波動がピークとなり、こちらの方（弊社）も物流委託業者とは「出来るだけピーク（山）を削ってならして頂けないか」という話をしながら、大きな得意先に関しては事前に案内を掛けながらこの山を・・・、連休であれば出来るだけ連休の間に入れてもらえないかとお願いをしながら、特に関東方面、関西方面など大都市部の得意先においてお願いをしている状況である。
- ・ こちらとしても荷主として出来るだけのことは得意先においてお願いをしている。
- ・ 私どもの一部のエリアの話。
神奈川のエリアでは、到着から荷役終了まで1時間を要するケースが全体の60%。1時間から2時間まで要するケースが20%少々。3時間から4時間待たされたケースが17%であった。25センター調査した結果であるが、なにぶん分母が小さいので精度的にちょっと・・・と言う気はするが、「待たされてしまう」という実態がかなり長期間と言うこともあるので、このようなところは、データを開示しながら得意先においてお願いをしているといった状況である。

(小山座長)

- ・ 当県は農業立県でもあり、特産のリンゴをはじめ、高原野菜など全国に誇る農産品を提供しているが、農産品輸送の点での特徴等について佐藤委員如何か。

(佐藤正彦委員)

- ・ 私ども全農という組織は、直接自分たちで荷物の現場を持っていたり、輸送会社とオペレーションをしている状況にはないので、全般的な話と言うことになってしまう。
- ・ 青果物、資材を含めた農畜産物をそれぞれ県内・県外に出荷している。特に青果物では、着時間が制約を受けるので、産地によっては(着地が)遠いところから出していく。
- ・ 先ほど委員からも話があったが、(荷受けのためトラックが)入って待っているということについては、県内北から南までである中で品目(によって)、出荷時期が6月の初めから8月と言ったように期限付きになるので、出荷の数量も影響するということ(トラックに)待ってもらっている時間があったり、それぞれの産地で事情が違うが「ある」。
- ・ 品目的にシェアが高い(物がある)ので、遠隔地に行かなければならない。
- ・ 昨今の事情も含めて2日目販売、3日目販売とエリアを分けているが、時間を短縮するということも含めて今まで2日目に販売していた物を3日目に販売したり、遠隔地の市場については出荷を止めたりしているケースがここ2～3年の間に非常に増えている。

(小山座長)

- ・ ただ今は荷主関係の皆様のお話でした。
- ・ 輸送品により違いがあるものの、「運転者の労働時間」、ここでの話は運転者の手待ち時間を如何に減らしていくかということ。
- ・ 県内の経済団体からもご参加頂いているので、お話を聞いていきたい。
荷主企業も運送事業者もそれぞれが経済活動をしている訳で、経済団体に加盟している企業も多いかと思う。冒頭申しましたが、荷主と運送事業者がWIN-WINの関係を築いていけるのかということがポイントになる。大変答えづらいかと思うが、両者を会員に持つ経済団体の視点から意見を頂きたいと思う。水本委員如何か。

(水本委員)

- ・ 正直言って、ここへ来るまでトラック業界の実態、手待ち時間など理解してこなかったし、あまり分からなかった。(ここまで話を聞いて)今初めて分かった次第。
- ・ 県内企業は物づくりも含めて、海もなく鉄道も余り発達していない中で、トラック輸送に頼らざるを得ない。トラック輸送がなければ経済活動が活発にならない。
- ・ 長時間労働抑制と言うことであるが、個人的な感想であるが、運転者の時間管理が非常に難しいと思う。
- ・ 業界での慣行、そういう仕組みが出来ているのだと思う。
- ・ 疲れたらサービスエリアで休んでいる車もある。
- ・ 事故を起こしたら運転手が死に直結する業界であると思うので、時間の管理が非常に難しいと思う。
- ・ 最近言われている運転者不足。どうしても長時間労働を抑制するということになると、運転手の数を減らさなくてはならないと言った事も出てくる。特にバス業界は、運転手が集まらなくて困っている。トラック業界におかれても少子化、運転者不足がかなり重要、喫緊の課題である。
- ・ 先ほどトラック関係の委員も言っていたが、60時間を過ぎた分について5割増しをした方が良いのかどうか、60時間が基準として良いのかどうか。こちら辺り問題にして行かなくては行けないのではないかと感じている。

(小山座長)

- ・ 委員代理の長野県中小企業団体中央会 井出さんお願いします。

(佐々木委員の代理：井出氏)

- ・ 人手が足りない、人手不足は大きな問題。
- ・ 中小企業の皆様方を対象に毎年労働事情の実態調査を実施しているが、時間外の労働等については、運送業が毎年毎年（時間が）多く、一番上のランクに入ってくる。
- ・ バランスと言うところも難しいと思うが、荷主についても取引先との兼ね合いの中で経費を抑えながら、利益が出にくい状況。特に中小事業者はそうした中でコストをどう削減していくかという課題とトラック業界の皆様方の管理、コスト面とかの凌ぎ合いの中で生じている課題であると思う。そこで働いている皆様方のご苦勞、長時間（労働）も削減していかなければならない中で、止まってはいけない「皆様に頼っている物流」、血液の流れと同じだと思うが、そうした中で、それぞれの立場で、どういうバランスで、どういう風に仕組みで行くのか、どういう風に組み合わせていくのか、どんなふうに判断して良いのか、なかなか理解・・・何となくイメージ的には分かっているけれども実際それがどういう風な形で最適化をしていくのかのバランスがすごく難しいと思う。
- ・ そういった中でお互い譲歩しながら、それぞれ生きていく中でコストを削減しながら利潤も上げていく事を考えていくと、非常に難しいと思うが、それぞれの立場から意見を頂きながら良い方向にまとめて行ければ良いと思う。

(小山座長)

- ・ 県内の状況が全て見えたわけではありませんが、問題点や課題についてイメージが進んだのではないかと思う。
- ・ ただ今は経済団体の関係者から話を聞いたが、今回この取組を提案された行政の立場から、労働局長と運輸局長からお話を伺いたい。
- ・ 今回のテーマは、運転者の労働時間抑制であり、正に労働行政のお話になる訳だが、これまでの意見交換から何か感じる点、ご意見は有るか。岡崎委員如何か。

(岡崎委員)

- ・ 冒頭の挨拶の繰り返しになるが、長時間労働抑制の取り組みは、時間外労働への割増賃金率の見直しを見据えたものであるが、過重労働による補償外防止、過労運転による交通災害防止につなげていくものであり、非常に重要な取り組みである。
- ・ 60時間の問題については、それぞれなかなか難しいところがあるにしても、全ての業界が対応すべき法律になっているので、それを乗り越えていくのが困難なトラック業界、他にも理美容業界、勤務医なども難しいと言われているが、ハードル、困難度が高いと言われている業界なので、こういう協議会でしっかりと議論して一つの方策、取り組みを見つけ出せればと思う。
- ・ 健康防止観点から見ると、冒頭の話のとおり、道路貨物運送業（貨物自動車運送事業）では、脳・心臓疾患に係る労災申請、支給件数が高い水準で推移している。昨年は業種別で1位になっているので、トラック業界における長時間労働の抑制は、当然労働行政でも重要な課題の一つと位置付けているので、本協議会の設置は、非常に大きな意味を持つと考えている。

(小山座長)

- ・ 運輸局は、トラック事業者を所管する機関であるが、今回のテーマを受けて今後のトラック事業に望むこと、運輸局としての対応など有るか。江角委員お願いします。

(江角委員)

- ・ 現状における私どもの問題意識について改めて説明させて頂く。今日の話でも県内の産業、農業・工業の方々に取ってみて、消費地である関東なり関西に製品を出荷する、運ぶためにトラッ

クが必要であるというのは皆さん同じ認識である。

- ・ 日本全体が少子高齢化で労働力不足の中で、特にトラックの労働者が不足していると言うことが深刻な課題となっている。
- ・ 昨年3月の消費税駆け込み需要の際にはトラックが足りなくて、荷主は相当苦勞をされたと思う。
- ・ 現状トラック業界は、運転者が高齢化しているなか何とかトラックを回している状況であるが、数年たてば間違いなくドライバーが足りなくなるのは明らか。
- ・ こうした中、トラックドライバーの労働力を確保するために、運輸支局長が個別に高校を訪問して物流業界に若い人が就職して欲しい旨PR活動をしている。
- ・ 如何せん所謂3K職場の代表的イメージを持たれていて、長時間労働で過酷な労働条件であることから、なかなか若い方々自体が物流業界、トラックドライバーになろうと言う子も少ないし、学校の先生からもそういうような職場に教え子を送り出せない、責任を持ってそういう職場を紹介できないといった指摘を頂いている。
- ・ 先ほど労働局長から話があったが、脳疾患、心臓疾患など健康を害するような労働条件でもありますし、疾患まで行かなくても長時間労働は間違いなく漫然運転や居眠り運転を引き起こす可能性もあり、事故に繋がるリスクが高い恐れがある。
- ・ 私どもとしては、何とか長時間労働問題を解決しないと将来のトラックを支える人材が業界に入っていない。このまま放置すると物流が止まってしまって長野県の色んな産業界にも多大な影響があるのではないかと問題意識を持っている。
- ・ 特に手待ちの時間、先ほど実態の具体的な報告があったけれども、2時間3時間と着荷主のところ若しくは発荷主のところただ待っている時間というのは全く生産をしていない無駄な時間である。少なくとも、こういった無駄な時間を縮小する、無くす、減らすことが出来れば、少しでも改善に繋がるのではないかと思っている次第。
- ・ 大変難しい問題であるが、協議会を通じてこういった問題意識、危機感を関係者の方々と共有出来れば大変有り難いと思っているし、また、色んな実態調査をやることを予定しているので、その結果を広く関係者の方々にお示しをして、こういった問題があるというのを広く皆さんに理解をして頂く、認識をして頂く、それがこの協議会の目的だろうと思う。この場での忌憚のない、活発な議論を期待しているところ。

(小山座長)

- ・ ここで10分間くらい自由に発言をしてもらう。ここまでの議論を聞いて思うことがあればどうぞ発言して下さい。

(朝場委員)

- ・ それぞれの立場から、それぞれの考え、意見が出たことは、理解の相反することもあるし、それはそれで良い。
- ・ 業界で危機感を感じて緊急会議をやったので、そのお話しをするとよく分かると思うので話をする。
- ・ 農業立県という話がありまして、青果物、農産物が有利販売と言うことで、全農さんでも調整しながら市場向けにやっているが、今、四国・九州に向けてかなり色んな物が行っているが、全部コンプライアンスというものを当てはめると、運べなくなる。ペナルティで車両も止まる。これはどうしたら良いかと言うことで協議をしたが、どうやっても九州福岡まで行くというと、高速道路を使って12時間、積み込みは待たせないで積んで直ぐ出ても12時間掛かる。12時間掛かると言うことは連続運転の問題もあるから、そういう時間も含めるととて12時間では運べない。色々意見が出たが、出来ない意見が出ている。私がコメントを求められたので、「出来

ない」話をした。

- ・ それだと農業立県なのに制度で運べない話になるので、何か運べる方法も提示しなければいけないと思い言ったのは、コンプライアンスは確かにあるが、(例えば)九州は(月あたり)6回運行するが、1回の運行に40時間掛かる。行きに20時間、帰りに20時間で40時間掛かったとすると、40時間×6運行で240時間となり、月の制限が293時間であるから、この293時間を確実に意識してクリアしていたら良いのではないかと個人的にかなりいい加減な話をしたのだが、ルールの中で全部やっていたら運べない。
- ・ 県の関係の方にも来て貰って本気になって協議しなければ、青果物は運べないということになる。
- ・ 運ぶためには、1ヶ月の293時間をクリア出来ていれば、出来てるよ(監査しても問題ない)という事にしなければ、監査の際に良いとは言えないが「気をつけてやって下さい」と言うように“緩める”と言った・・・、歴史の中では緩めていくと言ったことはあると思う。そう言うような考え方を持ったらやれるのではないかというような話をした。ルールを前面に出したら運べない。
- ・ 待ち時間が労働時間だと判決が一部出ているが、色んな事情があるが、待ち時間が労働時間になっちゃったと言ったら全然管理が出来ない。
- ・ 一概にそれぞれの立場で・・・、行政も(委員の)皆さんもそれぞれの立場で発言はしているけれども、詰まった、いよいよ究極の話も出てこないと本当の解決にはならない。
- ・ 町田委員も言われたが、60時間が良いのかどうか。超しても150%払えば良いのかと(言う意見が)先ほども出ましたけれども、良いか悪いかと言うことにもなるわけです。
- ・ 働いているドライバーが生活もあるし、ローンもあるし、何もあるから、どんどん時間が減って行っちゃると・・・そういうこと(時間が少なくなること)をどうやって解決するかについて、町田さんの方で、実際最前線にいるドライバーの意見を聞いて貰えば分かると思うが・・・。実際、実態はそういうところにあると思う。一つの例として申し上げた。色々ご検討頂ければ有り難い。

(小山座長)

- ・ 今の意見について、朝場委員は事務局からコメントを頂きたいとの希望はあるか。
- ・ 293時間について何か・・・

(朝場委員)

- ・ コメントと言ったって、局長さんもお出でになるし「良い」とは言えないと思う。
県のそういう物を確実に運ばなければならない、支局長さん(運輸局長の誤り)もそういうお話しされましたけれど、運転者不足と言っても何とか運ばなければならない。

(小山座長)

- ・ 事務局からコメントをお願いします。

(事務局：長野労働局渡邊監督課長)

- ・ 当然ながら、「緩めて良いか」と聞かれれば、「良い訳がない」としかならない。
- ・ 改善基準告示の話は15頁にお示ししているが、拘束時間の関係、休息時間の関係の規定がある。
- ・ (貨物)自動車の特殊事情、今こう言った形になっている以上、実際のところ、私なんかは前任地が青森県に勤めていたので、同じような議論がなされていることは承知している。
- ・ 青森ですとか、東京ですとか改善基準どおり行くのはなかなか難しいとは聞いている。

- ・ じゃあ私も監督課長の立場から申し上げますと、改善基準告示を遵守して頂くようお願いせざるを得ないというのが一つ。
- ・ それから、今回議論の中で手待ち時間の話が出ました。手待ち時間を如何にして解消していくかと言うのが今回の課題の一つ。長時間労働の抑制という観点では、重要な課題であると認識している。これも「簡潔で」と言う話が出て、非常に申し上げ辛い話だが、労働基準法上における休憩時間というのは、勤務から完全に解放されることが条件になっている。従って、個々のこういう場合は休憩時間に当たる、こういう場面は手待ち時間に当たる、労働時間に当たるというのは、この場でコメントは個別具体的に判断することとなるので、コメントは差し控えさせて頂きたいと思う。
- ・ 今言ったように、いつ労働するか分からないためにずっと待っている時間であるとすれば、一般的には、その時間は何もしていない時間であっても労働時間としてカウントされると言うのが、労働基準法上の考え方と言うことになる。
- ・ 従って、今回の今日の正にこの協議会の中の最大のテーマ。如何に荷待ち、待っている時間の間というのは、いつどういう状況になるか分からないからずっとドライバーが待っているというのは、法律上で言うと労働手待ち時間ということで、労働時間としてカウントされてしまうので、そういった部分を解消することが、所謂長時間労働の抑制に繋がるのではないかとすることでの検討になると思う。
- ・ そういった観点で委員の皆様方にはご検討頂ければと考えている。

(小山座長)

- ・ 朝場委員、宜しいでしょうか。

(朝場委員)

- ・ その辺のところをこの協議会で本当に詰めて、可能性を見出し、もちろん「安全」と言うのは大前提になるが、やっていかないと絵に描いた餅みたいになる。
- ・ そういう意味ではこの協議会は非常に難しい。
- ・ どんどん前へ行って改善されて、本当に働いている者も、管理している者も、或いは行政も、非常に良い形をずーっと平行して、こう良い形にしていくということになると、その辺のところを歩み寄って、しっかりと話していかないといけない。
- ・ 結局違法行為になると、ペナルティになる訳である。全部ペナルティ。だけど、ペナルティは一時は直る。だけど直らない。やっぱり、マナーとかルールをしっかり守っていくという気持ちの方も向上していかないと・・・。ペナルティは、一時は直るけれども。マナーを向上していくという教育指導もしていきながら、ドライバー一人一人の気持ちが徹底して行くような形を取らないといけない。非常に難しいと思う。
- ・ 今の話で難しい、難しいと言うけれど、実際には皆さんとこういう中で本当にやるんなら(協議をするなら)、お客さんがおいでになるけど(荷主が出席しているが)当然経費(運送経費)が掛かっている、運賃を上げていかなければならない。青果物はもう・・・高速道路は全部払って貰わなければならない。と言うようなことになって行っちゃう訳です。
- ・ それやらなければ、高速道路払わない・・・全部(運送事業者が)持つって言ったら、それを含めた運賃を(運送事業者が)提示しなければならないとか、大変な問題が出てくる。
- ・ 現場はもっと大変な状況になっている。
- ・ 今日はそんな話をいきなりやっちゃうと、頭の痛い話になっちゃう。それをやれば一番分かるのですが・・・。これから重ねて段々やっていくとすれば、そういう話も率直に出して、その結果、今どういう現象が起きているかということまでやらないと・・・。

今九州関係は車出しません。止めました。倉庫や加工に変化しています。じゃあ、そういう商

品をどうやって運んでいくのか。実際に運んでいる。運んでいる車は全部違反ですから。けどももっとすごいことが起きている。ですから、そういうことまで全部出して、そういう状況を皆が理解して最善の結論を出していくようにしないとイケないと思うし、ドライバーの気持ちだって、時間が短くてどんどん賃金が貰えれば文句は無いのですが……。そういうことが出来ない。そうすると、生活がある、生活費が削られる、ローンがあれば払えなくなるからもっと働かしてくれる所へ移動していく。これは、中央では皆そうだ。

そういう問題があるので、今日は余りそういう話をしてしまうと……。現場を徹底的に見ているので……。色んな情報が入ってくるので……。まあそんなところにおかないと、これは中々簡単には行かないのだと思うので、もうちょっと力を抜いて話をしていくことが大事だと思う。

(小山座長)

- ・ ありがとうございます。初回からと言うことですがけれども、大変大きな問題を提示されておりますので今後そういったことを具体的にこの協議会において検討していきたいと思う。

今後事業者に対し実施される実態調査や、荷主に対し実施するパイロット事業によって、長野県内の特徴を捉え、改善策を検討し、荷主とトラック事業者それぞれ、或いは協働して効率化を図ることによって労働時間の抑制を進めることになる。

また、経済団体におかれては、県内の企業（荷主）に対して情報発信をして頂いて、荷主とトラック事業者の間を取り持って頂けたらと思うので、よろしくお願いします。

最後に全体を通して何か意見を伺いたいと思う。如何か。どなたかご意見ございませんか。朝場さん、もう良いですか。

(朝場委員)

- ・ あるのですが……。こんないきなり……。少しずつ、じわじわと……。状況を作って。少しずつ、じわじわとやっていって、即改善できるものは改善していく。出来ないものはどういふ風に行ったら改善できるかということ盛上げていかなければ、いきなり明解は出てこないと個人的には思っている。

(小山座長)

- ・ 出来たら、次回、問題点の重要性（重要部分）を項目毎に、「これは、ここをこうすれば改善できる」とか、「ここは中長期的に（対応が）かかる」とか、項目に分けて提出して貰えれば皆さんの理解が早く、検討しやすいと思うので、（事務局は）その辺宜しく願いたい。

(佐藤武司委員)

- ・ 色々意見が出たが、すべからく違法だという運送ではない。
そういう認識を持たれると、すべからく走っているものが全部違法かなと思われるが、そういうことではなく、通常のオペレーションの中でも時間がかかっているものもある。
例えば、未だに大型車に運転手が一人で手積みを行っていたり、そういう作業がいっぱいある。運転手が自主荷役で、着いたところで自分でフォーク（リフト）に乗って下ろす。
パレットに積み付けて、そのパレットを自分でフォークで取って下ろす。
当然着いた場所で前の運転手が下ろしていれば、そのフォークが空くの待っている。また時間が係る。そういうのが慣行的に行われている業務が間違いなくある。その代金というのが、全部今までやっていた運賃の中にインクルーズ（包括された。一切を含めた）されている。当然企業側は、オペレーションをするオペレーターの賃金が無くなるのでコスト削減をしている。社会的にそれぞれの企業のコスト削減の中で、しわ寄せが全部運送事業者に来ていると言う部分が間

違いなくあろうかと思う。そういう部分が多少なりとも無くなれば、その部分の超勤が減るわけ
で、あとは運送会社側の超勤コントロールを・・先ほど言われた「どういう管理をしているんだ」
と言うところで、もう少し細やかに管理をしていけば、超勤を減らせる部分もあると思われる。

例えばツーマン運行をすとか。大きいところだと、どこか違う営業所に寄って運転手を差し
替えて走るとか、そういうことも出来る訳で、そういう技能的な部分も含めて話をしていかない
と。極端な部分だけをやっちゃうと話が進まなくなるのではないかと思う。

それはそれで、極端な部分はあると認識して頂ければ有り難い。

(朝場委員)

- ・ 実際にやった事実を話しているので・・・。監査もみんな受けているし、適正化もちゃんとやっ
ているので・・・。大半はちゃんと時間を守っている。これ言ったら関東とか中京とかこの辺の範
疇であれば十分。時間は、その辺の範囲であれば高速道路を使うことによって時間を変える。

だから、詰まってくれば高速道路で時間を短縮していると言うのが現状で、ただそれはみんな
我々業者の方が経費を（支払っている）。みんなそれで吸収しなければならないと言うところがあ
るので、その辺のところをどうするか・・・。高速道路の使い方は、そうやっても十分。今みんな
そうやっていると思う。だから大きな違反は出てこないと思う。コンプライアンスを守っている。
極端に言えば九州の話をしたからいけないのだが・・・。それは使ってもダメだと言うことなので、
「農業立県」という話が座長から出たので、たまたま言ったので・・・。通常のは殆どちゃんと
時間内に動いて正常にやっていることは事実です。全部やってないと言われると困るけれど・・・。

(小山座長)

- ・ ありがとうございます。他に意見はないか。
無かったら、皆さんから頂いたご意見は、今後の協議会運営に十分活かして行きたいと思う。
- ・ 諸問題の改善が一步、二歩と前進するよう各界が協力して進めて行きたいと考えているので、
どうかご協力のほどお願いする。
- ・ では、議題4「その他」について、事務局あるか。

(事務局：長野運輸支局竹村首席)

- ・ 先ほど町田委員からご意見頂いたなかで、資料1の13頁14頁にある厚労省の委託事業でトラ
ック運転者の労働条件改善事業について、「良い制度なのでもう少し解説頂きたい」との話があっ
た。それについて労働局から説明をお願いしたい。

(事務局：長野労働局渡邊監督課長)

- ・ 厚生労働本省でやっている事業なので、私どもに詳細が示されていない。
ここに書いてある範囲での説明しかできないが、ちょっと申し上げると、元々平成24年度から
やっているもの。発注者と元請けの貨物事業者、下請け（の貨物事業者）を含めた全体で協議会を
作って、それに対して厚生労働省が委託したアドバイザーが個別指導を行って長時間労働を改善す
る取り組みをやっているもの。
- ・ 具体的にどのような改善事例があるかと言う事で14頁を見て頂きたい。
～14頁を解説～
- ・ 先ほどから、待機時間を手待ち時間だと言う話がずっと今日の議論で出ていたが、こういった部
分を削減することが、全体の労働時間の削減に繋がる。全体の労働時間の削減と言うのが所謂長時
間労働の抑制にも繋がるということで、こういった内容、これから皆さんで長野県の実情をご検討
頂ければと考えているが、これは特定の・・・、特定のと言うか一つの荷主の枠でやっているが、
今回は「長野県」と言う形で議論頂ければと考えている。

(町田委員)

- ・ 自分の価値観のなかで、今回労働時間の改善という部分に於いて見立てを立てたときに、資料13、14頁が最後の「結論」となってくるのではないかと思っている。
- ・ 朝場委員が先ほど、ある一定の商品の部分に於いて経費が届かないと言うのは、当時の価格だと、当時の自分たちのモラルのない運行だと着いた。でも今、「コンプライアンスもうるさいよ、だから着かないんじゃないの」と……。そこに先ほど佐藤委員からの話して、助手を一人付ければ荷物は着く。ただ、“当時の10万円では補えない”と言うのは、経営者側なのですよね。
- ・ 労働側から言わせて貰うと、「やりなさい」と作業命令されれば、仕事はするんですよ。
営業の部分においても、繋いで業績を傾かせないようにキチンとその年度の荷物は確保するんですよ。ただ、今結論として、何が出来ないのかと言ったら、賃金を上げることが出来ない。じゃあトラックの台数は今増えていますかと言ったら非常に綺麗な車と汚い車がある。だから中小(企業)の部分においてもこれ以上増車、当たらし車を買えないのは、先行きの荷物の流通が、目先として、自分の企業として実存出来るかという心配がある。
だから、結局は泣き寝入りと言う部分と、水平という部分で既存の荷主を大切にしていきたい企業努力の他に、理解して頂きたい企業にあっては、13頁、14頁の施策の評価に当たる部分が、この先4年間の中の大きな課題として見ている部分においては、厚生労働省がどこかで新しいハウスを建てながら、検討議案として課題として持って行きたかった部分としてあったので……。
事前に……、言葉が外れたがそういう話をしたかった次第。

(小山座長)

- ・ 引き続き事務局をお願いします。

(事務局：長野運輸支局竹村首席)

- ・ 次回の協議会開催の予定についてご案内させていただく。
次回の開催については、ご説明させていただいたスケジュールでは、本年秋頃となっているが、中央協議会や実態調査の進捗状況により変更となる可能性がある。
日程等については、改めて案内させていただくので、よろしくお願ひしたい。
事務局からは以上です。

(小山座長)

- ・ 皆様のご意見を色々お聞きした。勉強になった。
問題点は労働時間の抑制と言うことで、それが残業時間、割増賃金と言うことで話されていたが、それよりは、江角委員からの指摘のように、健全な労働環境を作るといっていかないと、運送業者の関係が取り敢えず将来的に成り立たなくなってしまうということ。そうすると荷主が困ってしまう。それと、お客が困る。
普通時であれば少くとも困っても良いや・・と言うこともあるが、運送業者が健全に事業を継続して貰わなければ困る時が……例えば、災害の時。ライフラインを握っているので本当に国民が困ると思う。ですから、そういうことも含めて、将来的に健全な労働環境を構築して、健全な事業を長く続けて頂きたいと言うことが一番重要なことだと思っている。
もう一つは、少子化だけではなく、先ほど江角委員からあったように高齢者のドライバーが多いと言うことで、これからどんどん辞めていくと思うが、これから労働をどのように確保していくか……。労働者、ドライバー……。この業界でしたらタクシー(トラックの誤り)ドライバーだと思うが……。一つ考えられることは、女性だと思ふ。女性がドライバーでいられる環境を作ることもこれから必要になってくると思う。そういう点においては、この委員の中に女性

が誰もいないと言うことは非常に残念だと思う。ですから、是非検討する際はそういうことも含めて検討して頂きたいと思う。以上です。

(朝場委員)

- ・ 今お話しを頂いた一番(の内容)は、「運べなくなったら災害時は本当に困る」と仰られたが、災害時は改善基準(告示)は関係ない。災害時は拘束時間は関係ない。

(小山座長)

- ・ いや、でもそれは事業主があるという前提だから、(事業者が)無くなってしまえば……。ですから、そういう時に間に合うようにずっと健全な事業を続けて欲しいということ。

(朝場委員)

- ・ それはどんどんやれるんです。今でも。違反無くやれるようになっている。今そういうものを当てはめると災害時に出来なくなっちゃう。ではなくて……。今災害時でも、災害時の場合は改善基準のルールは無い。だから、何時間やっても、連続運転やっても……。

(小山座長)

- ・ いや、それは可能でしょうけど、トラック事業が無くなってしまつては……、潰れたりなんかしてはそれも出来ない。

(朝場委員)

- ・ 災害時は皆ちゃんとやるんです。

(佐藤武司委員)

- ・ 阪神大震災の時と東日本大震災の時の輸送量、輸送力から言ったら、東日本の時は格段に下がっている。

(小山座長)

- ・ では、以上で本日予定されていた議題は全て終了した。
委員の皆さまにおかれましてはスムーズな議事運営にご協力をいただき、ありがとうございます。
事務局にマイクをお返す。

(事務局：長野運輸支局竹村首席)

- ・ 小山座長におかれましては、円滑な議事運営をいただき誠にありがとうございました。
それでは、第1回協議会の閉会にあたり、江角北陸信越運輸局長よりご挨拶を申し上げます。

○江角北陸信越運輸局長挨拶(概要)

- ・ 本日はお忙しい中お集まり頂き、また、熱心にご討議を頂きありがとうございます。
- ・ 今日、初回にしては忌憚のない本音の話を聞くことが出来た。
- ・ お互い、問題がどこにあって、何がどういう問題があるのか、また、どんなに大きな問題なのかと言う共通の理解が深まった。大変意味のある第1回だったと思う。
- ・ 今後、まず今日示した実態調査をやらせて頂く。
トラックドライバーが働いているなかで、実際にハンドルを握っているのがどれ位あって、一

般道をどれ位走って、高速道をどれ位走っていると言う問題に加えて、手待ちなり荷役にどれ位時間がかかっているのかと言うのを明らかにした上で今後の議論を深めていきたい。

- ・ 委員から指摘があったように、遠距離を運ぶときに非常に長時間かかるという問題は、なかなか難しい問題だと思うが、一方、ただ単に手待ちで待たされていることは、関係者が努力すれば解決しうる課題ではないかと思う。
- ・ 実態をつぶさに見た上で、「何とか努力すれば解決する話」、「長期的に、じっくり時間が掛かるような話」などきちんと仕分けした上で今後の議論を進めさせて頂きたいと思う。
- ・ 今後とも皆様方のご理解、ご協力を賜り、より良いトラック事業、荷主の皆様方との長期的、継続的な事業がお互い遂行できるよう検討を深めて参りたいので、ご理解、ご協力のほど宜しくお願いしたい。本日は大変ありがとうございました。

(事務局：長野運輸支局竹村首席)

- ・ 委員の皆様におかれましては長時間にわたり大変お疲れ様でした。
数々の貴重なご意見を頂きました。

事務局としては、第1回の協議会が協議会発足の趣旨ですとか、今後やろうとする事業の趣旨の説明になるので、定例的なものになってしまわないかと不安があったが、色んな意見、闊達な意見を頂いて、第2回の協議会に向けて実りあるものとなるよう、事務局一同頑張って参るので、宜しくお願い致します。

- ・ これをもちまして「第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会」を終了させていただきます。
本日は、誠にありがとうございました。