

## 第5回トラック輸送における取引環境・労働時間長野県地方協議会 議事録

### 事務局（長野運輸支局 宮本首席）

定刻になりましたので、ご案内のとおり第5回長野県地方協議会を開催します。

各位ご出席につきましては、議事次第添付の「出席者名簿」及び「席次表」をもって代えさせていただきます。

次第に沿って進めて参ります。開会のあいさつ、松本 長野運輸支局長、お願いします。

### 松本 委員代理（北陸信越運輸局長長野運輸支局長）

北陸信越運輸局長長野運輸支局長の松本です。本日は局長の代理として出席させていただいております。

委員の皆様方におかれましては、お忙しい中お集まりいただき、誠にありがとうございます。

皆様方から日頃より私どもの国土交通行政に格別のご理解とご協力を賜っておりますことを、この場を借りて御礼申し上げます。

本協議会は平成27年に開催されてから2年になります。この2年間でトラック事業者の実態調査や改善に向けた事業を全国で行っております。

中央の協議会では、「第6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トラック運送業の生産性向上協議会」が5月19日に開催され、平成28年度全国各都道府県地方協議会におけるパイロット事業報告が行われたところです。

また、第4回目の「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」が4月26日に開催されております。検討会で「運賃」は「運送の対価」であることを明確にし、積み込み・取り卸しの荷役作業や待機時間を料金とし、運賃とは別であるとして、標準貨物自動車運送約款の一部を改正する手続きを進めており、パブリックコメントの意見募集が、7月9日に締め切られまして、11月からの施行に向けて作業を進めているところです。

また、貨物自動車運送事業法に基づき、トラック事業者が法令違反により処分された場合、その違反行為が荷主等の指示に基づいていることが明らかな場合、荷主等に対し再発防止措置を執るよう勧告することができる「荷主勧告制度」というものがございしますが、「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議」において、制度の実効性のある運用を求められているところです。

今までは、行政処分が決まってから荷主へ協力要請書、警告書や荷主勧告を発送することとなっておりますが、トラック事業者の法令違反に対して早期の段階で幅広く荷主への注意喚起及び改善に向けた協力を働きかける「協力要請書」を发出できるように通達が改正され、7月1日から施行されたところです。

今年度のパイロット事業につきましては、本日の協議会で事務局より報告されますが、これから行われますパイロット事業が取引環境や労働時間の改善に結びつき、ガイドライン策定の一助となりますよう、皆様方の十分なご議論を願ひまして、私からの挨拶とさせていただきます。

本日は、よろしくお願ひいたします。

### 事務局（長野運輸支局 宮本首席）

続きまして、宇野 労働基準部長、よろしくお願ひします。

### 宇野 委員代理（長野労働局労働基準部長）

長野労働局労働基準部長の宇野です。私も長野労働局長の代理として出席させていただいております。本日は、どうぞよろしくお願ひします。

日頃から、労働行政の推進に当たり、特段の御理解と御協力を賜っておりますことに厚く御礼申しあげます。

昨年12月26日に開催された厚生労働大臣をトップとする「長時間労働削減推進本部」において、「過労死等ゼロ」緊急対策が決定され、違法な長時間労働を許さない取組の強化、メンタルヘルス・パワハラ防止対策のための取組強化、社会全体で過労死等ゼロを目指す取組の強化の3本柱の対策を進めていくこととされています。重大・悪質な事案に対しては、司法処分を含めて厳正な対応を図ってまいりたいと考えています。

また、時間外労働の上限規制については、本年6月5日に労働政策審議会から建議がなされ、今後、法改正等の手続きが進められていくこととなっております。

本協議会では長野県におけるトラック運転者の長時間労働の実態等を踏まえ、具体的な長時間労働抑制のための改善方策について検討していくこととされております。長時間労働の抑制や、やむを得ず長時間労働に及んだ場合の適正な運賃收受等には、健全な取引環境の整備が必要であり、トラック運送事業者の努力だけでは改善が困難な状況もございます。

荷主都合による要因等も含め、取引環境の改善に向けた方策についても検討していく必要がありますので、よろしくお願いたします。

本協議会が実り多きものとなるよう期待いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願いたします。

**事務局（長野運輸支局 宮本首席）**

ありがとうございます。

これより議事に入ります。小山座長、よろしくお願いたします。

**小山 座長（信州大学名誉教授）**

委員の皆様、お忙しいところご参集いただき感謝申し上げます。

早速ですが、次第により議事進行いたします。

議題1「平成28年度パイロット事業報告書について」、事務局お願いたします。

**事務局（長野運輸支局 宮本首席）**

事務局よりご報告申し上げます。

平成28年度パイロット事業報告書につきましては、前回協議会において、事務局にて事後にお届けすることでご了承をいただいております。

各位に個別手交済みであります。協議会の場で改めて、当該報告書についてご了承をお願いします。

あわせて、着荷主の選定について、ご報告申し上げます。

同じく前回協議会において、今年度契約によるコンサル業者を含めた対象集団構成において、相手方の協力の取りつけその他諸条件を勘案協議し決した者を着荷主とすることで、ご一任いただいているところ、今年度の受託事業者は、資料1の1枚目のとおり、厚生労働省との契約により「株式会社日通総合研究所」となりました。

当該受託事業者を交えた6月23日の事務局打合わせの席上、昨年度来議論のありました、いわゆる栗橋DCを管理・運営する物流法人を着荷主とすることで合意し、7月3日に事務局3者、県トラック協会、長野労働局及び長野運輸支局の3者であります。と、マルコメ株式会社の古畑委員、受託事業者である日通総研の大島リーダーの両氏にご足労いただきまして当該現地、資料1の2枚目の右上段赤字のとおり「株式会社キューソー流通システム栗橋営業所」に赴き、本件パイロット事業への参画についてお願し、先方から快諾を得たところであります。

したがいまして、今年度パイロット事業に係る集団構成について、資料1の3枚目のとおり事務局提案します。昨年度の国土交通省予算での事業執行上は「コンサル」と称していたところが、今年度の厚生労働省事業執行上「アドバイザー」と呼称しますが、事業の基本的スキームに変更はございません。

ご審議のうえ承認願います。

なお、前回協議会にて委員各位より、現地状況がわかりにくいとのご意見がありましたことから、現地訪問の際に受託事業者にて、栗橋DC現地の積み下ろし作業の様子をビデオ撮影していただきましたので、後ほどご覧いただく予定であることを申し添えます。

以上、よろしく願います。

**小山 座長（信州大学名誉教授）**

受託事業者及び着荷主の件につきましては、事務局打合わせが行われた同日、6月23日に、事務局から事前に報告を受けており、座長として了承しているところです。

また、昨年度事業報告書については、全委員に到達しているとのことですので、今ありました事務局の報告・提案については、支障はないものと思われそうですが、特段のご意見等はございますか。

（なし）

事務局の報告及び提案につきましては、一括して承認することとします。

続きまして、議題2「平成29年度パイロット事業の実施計画等について」、日通総研の大島様、よろしく願います。

**大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）**

\*資料2により説明（スライド上映含む、約30分）

**小山 座長（信州大学名誉教授）**

ありがとうございます。

ただいま説明のありました件につきまして、各委員のご所見を伺います。

お一人あたり1回の発言は3分程度で願います。

日本通運 加藤委員いかがでしょうか。

**加藤 委員（日本通運株）**

加藤でございます。

今、画像を拝見させていただきました、非常にまあ、荷下ろしの状況について、よくわかったと思います。

まあ今回、着荷主の方も、まああの、パイロット事業の中に入っていくということですけども、これ昨年もお話しが出ましたけれども、やはり発の方は、当然、長野通運の宮崎社長、また朝場社長のご協力の中で、あるいはマルコメさんのご協力の中で、かなりドライバーのですね、拘束時間については短縮ができていると思うんですけど、いま大島アドバイザーのお話のとおり、着の方でやはり協同荷下ろしをやっているということで、かなり拘束時間が長いと、あるいは、実際にその、極端な話、夜の8時に着いても朝の9時くらいまで下ろせないで待っていると、こういう状況の中で、この時間をどういかに減らしていくかということが今回の、まあ今年度のですかね、協議会の鍵になろうかと思っておりますので、それについてまたいろいろとご建議いただければと思いますが、よろしく願います。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございます。

引き続きまして、水本委員、お願いします。

水本 委員（長野県経営者協会）

私もこのビデオを見させていただきまして、非常に良くわかったといたしますか、実際の現場を見てないものですから、よくわかりました。

去年もやったわけですが、去年はちょっとあまり成果が出なかったかなということで、今年はまたこれで期待しておりますので、是非よろしく願いいたします。

小山 座長（信州大学名誉教授）

えーと、それでは、山崎委員、お願いします。

山崎 委員（JA全農長野）

はい、あの、私もですね、今ビデオを見させていただいて、非常に良く理解ができました。

で、あの、前の皆さんもおっしゃったとおりですね、前日午後8時ですか、到着が下ろすのが翌日の11時過ぎまでってということで、かなりの時間がですね、かかっているということで、これをいかに短縮するかということが、やはり今回の最大のテーマかなというふうに感じましたので、アドバイザーの方よろしく願いしたいと思います。以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

はい、ありがとうございました。

引き続きまして、町田委員、お願いします。

町田 委員（全運輸労働組合）

はい、お疲れ様でございます。

えー、今回新しく、日通総研、研究所の大島さんの解説、大変あの、わかりやすくね、ありがとうございますという部分で、まあ一つビデオを眺めた部分においては、作業形態の付帯の部分の賃金はいただいているのかなという部分の懸念さと、あとあの、前日改善された早い出庫の部分で到着、または下ろしの時間には大差あるっていういくつかの委員からの部分のお話のとおりでございまして、まあその後の流れで、このドライバーが帰ってくる部分の行程の作業状況がわかればね、今後の大きな課題となるんじゃないかというのを思っています。またひとつよろしく願いします。

小山 座長（信州大学名誉教授）

はい、ありがとうございました。

それでは、佐々木委員、お願いします。

佐々木 委員（長野県中小企業団体中央会）

非常によくわかるビデオで、大変ありがとうございました。

まああの、皆さんが言われたとおり、十分理解できましたので、私も今年こそはと期待しております。以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございます。

対象集団で補足などがございましたら、マルコメ 古畑委員、長野通運 宮崎社長、東信運送 朝場委員の順で、順次ご発言をお願いいたします。

古畑 委員（マルコメ株）

マルコメからです、よろしくお願いします。今回ですね、あの、大島リーダーの方から今、ご紹介のありました、この実際確認した日がですね、7月3日、月曜日です。ということは、お休みの翌日になります。通常ですとこれ、土曜日の午後あたりになるんですかね、積込みをしてたぶん自分の所へ帰る、ドライバーは自分たちで戻って、になるのかなあと、ちょっと私勝手に解釈してるんですけど、この、通常とはまた週が新しくなってからになりますんで、えーこの前の段階がいまどういふふうになっているのかというのちょっと、それぞれドライバーさんが出発する、要は点呼した時間帯ってのはどうなっているのかというの、ちょっと気になると思います。それによって、やはりその到着時間が、それぞれ異なっているところがありますんで、そのところがいまどうなっているかってのが、また調査すべきかなあと、こういうふうに思っております。

また、実際のこの栗橋DCというところはですね、午前中入庫、午後が出荷ということで、出荷準備ということで、翌朝の5時くらいまでですね、出荷の準備と出発が始まりますので、なかなかそこに同時に入庫ということではですね、できない縛りもありますので、やはり24時間で出庫ができるような仕組みになることがですね、やはりいつでも、いつ来てでも入庫ができて、出荷できるというようなのがですね、そういうフレキシブルなことができれば、さらにまたいろんな改善ができるのかなと、いうのは感じているところでもあります。またあの、キューソー流通システム栗橋営業所さんとはですね、協力してまたやっていきたいなというふうに感じております。以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

はい、ありがとうございました。

次は、長野通運さん。

宮崎 社長（長野通運株）

はい、ありがとうございます。長野通運の宮崎でございます。

えー、そうですね、キューソー流通システムさんの荷受けの体勢がどういう状況になるかということの中で、午前中ということになるわけですが、先般のパイロット事業の成果の内容として、前日にデータをいただけたという状況が整いましたと、その翌日の午前中という考え方もありますし、また、早い時間から積み込みが出来るという、その当日のうちの午前中にお届けすることが物理的には可能であるということの中で、まああの、積み荷の情報であるとかそういうところを提供しつつ、キューソー流通システムさんの方で荷受けをしていただけるかどうかというようなところを、システム的な内容も一つどうなのかなということと。

それからまあ、あの、細かな荷物はドライバーが仕分けをするわけですね。それっていうのは流れっていうのがありまして、マルコメさんのセンターをキューソーさんが受けたときに、当然キューソーさんの方は、お味噌が何百種類とあるんで、どれがどういう商品だかよくわからないと、だから長野通運さんで、行ったドライバーで手伝ってもらえないかっていう話があって、そこからなんとなく流れでこうすると今に至ってるというのが実態であります。で、そういうところで、輸送と仕分けであるとか、そういうところを明確にこう分割して、その賃金というかですね、対価の対象としていくというようなお話もある中で、どういったところで折り合いをつけるのかというところの責任分担の明確化、ここをですね、今回の事業の大きなポイントになるんじゃないかというふうに考えておりますし、ご期待をさせていただきた

いというふうに思っております。以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございました。

朝場 委員（東信運送株）

はい、東信運送の朝場でございます。

えーといろいろと今あの、ビデオで見さしていただきまして、説明いただきましたが、実際に今あの、宮崎社長の方からも積みの体勢とかですね、下ろしの体勢の話が出ましたが、いろいろ考え方があると思うんですが、いまこの月曜日は通常の流れの中では、その貨物は土曜日の日に積み置きをして、日曜日の夜出て行って、朝方着いて、それで下ろしが始まると、こういうことだと思うんですが、朝着きまして、8時なら8時から積むとすれば、ここで積んでそのまま走って行きましてですね、現地に着けばですね、当日は下ろせるということになると思うんですね。そうすると、そういうパターン。今これ、土曜日の場合には、土曜日に積んで、積み置きしておいて、日曜日ということになりますけども、朝出て行ってお昼までに入ればですね、それでどんどん下ろして、これが午後になってしまうと、今の出荷の方もあるということで、下ろせなくなるんですね。下ろせなくなると、せっかく早く積んで早く行っても、そこからずーと休んで翌朝の下ろしでほしいお昼ちょっと前に解放されるということですね、この辺が一番のポイントだと思うんですね。

だからあの、積んで当日に着いたらすぐに下ろしができていけばですね、輸送する方の側は、一日の時間はなくなる。待ってて翌朝下ろすと、12時ちょっと前ぐらいまでですか、皆さん協力してラベル貼ったり仕分けをしたり、いろいろ作業をして、それから解放されて、例えば私どもであれば、それから積みに入るんですが、その周辺ではあるのか、東京に入っちゃうのかですね、あるいは手前の群馬で積みをもとめているわけですけども、これが前の日に下りちゃうんですね。到着してすぐ全部下ろしちゃうと、その日の作業で、翌日に、全く翌日フリーはなったら新しい仕事が朝からできるということだろう思うんです。それは、アウトサイダーって言うますか外から来ているそういう皆さんの企業は、丸々一日仕事が多くできるようになる、生産性向上と言ってますけども、そういうふうになるとですね一番理想的で、もう前の日に下ろして会社に帰ってしまいますんで、次の日はもう朝から新しい仕事が手に着く。一日の生産性はもう必然的に高まっていくという背景になると思うんです。

私どもの発想でありますと、当日、前の晩にできておりますから、朝一番で入って積んでそのまま昼間走って行けばですね、キューソーさんの方に当然お昼ぐらいまで、高速を使うか使わないかっていうのはいろんな内容で、まあ、高速を使っていれば間違いなくお昼には入る。まあ、その車が例えば、1時、2時に入ったとしたら、もう下ろせないよといって翌日になると、ものすごいロスがあるわけで、そこんところがこれからキューソーさんとお話ししたり、いろいろするキーワードだと思うんですね。そうすると、一日仕事ができるというのと、一日の作業で全部、すべて私どもも運行が終わるといような、拘束時間13時間の範囲でですね、高速道路使うとですね、その範囲で全部処理ができちゃうと、非常に実運送やる者としてはありがたい。外から来ている協力の会社の皆さんは、丸々一日早く仕事が終わってしまうということなんで、翌日から丸々一日、新しい仕事ができると、まあ、こういう背景になっていけば、非常にもう、本当に理想的になると思うんですけども、それを少しずつ話をして解決していけばですね、よく生産性向上と言いますけども、ほんとに丸々一日潰れているわけですから、翌日も潰れちゃうわけですから。これがお互いにポイントだというふうに思います。はい。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございました。

えーと、他に何かこの件につきまして。ちょっと、私の方からよろしいでしょうか。

東信運送さんの例ができてますけども、朝の4時15分ですか、到着しまして、荷下ろし作業の開始が10時45分、6時間。それを9時に設定できたらということところで、何か1時間ちょっとぐらい、2時間ぐらい、大島さんのほうでヒントあったのでしょうか。1時間ぐらい短縮できるだろうというヒント。

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

えーとですね、実態ベースでいきますと、9時から、先ほど見ていただいたように、集積品の物をみんな手で運んで下ろしているのですが、実際に仕事を始めてるのは、4時半に行って順番を待ってても、作業を始めるのは9時なんですね。したがって、その期間を仮に休息期間というたらまあかたをしようとしたときに、そこで空くのは4時間です。実際に仕事、自分の担当になるまではというところなので。したがって、ちょっといま、皆さんの方からお話があったとおり、えー、そもそも皆さんで協力して下ろす体勢だとか、というようなところも、の善し悪しっていいですか、そちらについてもこれからは考える必要があるのかなと、いうことですね。

小山 座長（信州大学名誉教授）

じゃあ仮に、その作業時間9時を、例えば8にしたら、もう一時間短縮できるということですか。

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

そうですね。ただ。

小山 座長（信州大学名誉教授）

限りなくそこを受け付けるようにすれば、限りなく短縮できるということですか。

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

そうです。まさに、あの、皆さんおっしゃったとおりですね、キューソーさんの側の受付の、まあ、荷下ろし、入庫の体勢、この部分がどういうふうにやっていただけるようなことになるのかということにある。

今おっしゃっていただいたのは、実際には24時間受け付けているわけではなくて、入庫については朝の9時からというようなことで、午前中入庫を終えて、午後はもう出庫の作業をやって、今度そのセンターから、今度さらに販売先の方へ出て行く作業、こちらの方をやられている。

小山 座長（信州大学名誉教授）

その出て行く作業が始まってしまいますと、荷受けはできなくなるという。

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

今はそういうことなんです。

小山 座長（信州大学名誉教授）

理由はなんなんですか。大きな理由は。

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

それはもう、スペースの問題だと。

宮崎 社長（長野通運(株)）

よろしいですか。あの、多少付加させていただくんですけど、おっしゃられたとおり、キューソーさんの荷受けが何時からになるのかっていうのがまず一つです。プラスあとはそのみんなで仕分けをするという作業が、果たしてドライバーマターなのかどうかっていうことになると、それは、そうではないんだと、現実にマルコメさんの配達先ですね、キューソーさん以外のところで、そのままパレットで下ろして、まとまっている物は倉庫の方で皆さん、人員を配置していただいて仕分けをしているところもあるんですけどね。そうすると、仕分けにかかる時間は、先ほどリフトで1台15分程度で下りる、ということの中で、下りたらもうそのまま帰ってきちゃう、っていうことが可能であれば、それはさらにみんなで仕分けをするという時間は短縮になるという、こういうのが実態かなということはありません。

でさらに、午前中入庫で午後出庫だというのは、スペースの問題もさることながら、入庫と出庫が重なってしまうと、在庫管理上、その、例えば1個余分に出しちゃったとか、1個余分に入ってきたときに、在庫管理が困難になるので、倉庫側の実態があらうかと思えます。

小山 座長（信州大学名誉教授）

それは、実績としてそういうことが起きたということがあるんですか。管理ができなくなってしまったとかいう。

宮崎 社長（長野通運㈱）

紙ベースで管理をしてたり、そういう倉庫では往々にしてありがちです。

小山 座長（信州大学名誉教授）

あの、品物にICタグかなんか付け込んでおいて、それで、それがちゃんとわかるように、接近したときにそれが感知できるように、そういうことにはできないんですか。

宮崎 社長（長野通運㈱）

できます。例えば弊社では、入庫はいつでも出庫をいつでもと。

小山 座長（信州大学名誉教授）

例えば、フォークリフトが複数あって、作業を完全に分けられれば、フォークリフトの色を変えておいて、出庫は赤で入庫は青っていう、そういう作業が目に見えるようにしておけば。なんでそれできないんでしょうね。

宮崎 社長（長野通運㈱）

あの、リアルタイムで管理ができない限りは無理なんです。リアルタイムというのは、一つのパレット上のアイテムがバーコードで管理されていて、それをとったときに何ケースとりました、とかっていうのが、帳票ベースで事務所に帰ってきて入力処理がされないと実態としてはわからないわけですね。

小山 座長（信州大学名誉教授）

それ、できないんですかね。

宮崎 社長（長野通運㈱）

だから、無線端末を使ったりとかっていうことをしながら、リアルタイムでっていうのは、弊社ではやら



せていただけてますけども、それぞれも倉庫さんによっていろんな運用の仕方があろうかと思います。少なくとも、今のキューソーさんの体勢だとなかなか難しいかもしれません。

小山 座長（信州大学名誉教授）

そこらへんちょっと、これから考えていかなければいけない。

はい、どうぞ。

朝場 委員（東信運送㈱）

あの、ですから今あの、現地行かれてですね、大変ご苦労いただいて、本当現場というものを実際見てですね、やってるんですが、もうちょっともって、マルコメさんでだいぶご理解をいただいてですね、通運さんでもご理解いただいて、今日、だからそこんとこからスタートすると、要は1時ぐらいのオーダーストップが、前倒しましたよね。そうすると前倒したもんですから、もう、今日午後からピッキングするのが、既に前の日にピッキングされて夜中にできているわけじゃないですか。まあ、朝早く、外から来た者は、積めるんですね。大丈夫ですね。

宮崎 社長（長野通運㈱）

はい、大丈夫です。

朝場 委員（東信運送㈱）

積めるんです。ですから、全然、待ち時間がゼロになってですね、それで出発して行くわけですね。で、全部、12、3台が毎日平均だとすれば、まずどうでしょうか、8時ぐらいから着くのか、9時ですか。

宮崎 社長（長野通運㈱）

長野発ですか。それはまあ、何時でも。

朝場 委員（東信運送㈱）

まあ、それは、朝の4時、5時というわけにはいかないでしょう。

宮崎 社長（長野通運㈱）

いや、それも可能です。

朝場 委員（東信運送㈱）

あ、そう。

宮崎 社長（長野通運㈱）

別に24時間やっているわけですから。そういう形に合わせることも可能です。

朝場 委員（東信運送㈱）

あの、ただ、それは、できるとしても入るのはですね、4時、5時には入れないと、おそらく長野周辺に荷物を持ってきて、それで下ろして、それから通運さんに入って行って積ませてもらってね。ですから、その時が例えば10時だったとすれば、10時にもうすぐ積んで、今まではずーと夕、午後まで待っていたのが、すぐ積んで帰れる。で帰って行ったら、栗橋には、あの、着くと思うんですね。高速をうまく使えば、当日着いちゃうと思うんですね。着いたところで全部着荷で下りればですね、もうそれで一つの運行が終わるわけで、帰着できるわけですね。

#### 小山 座長（信州大学名誉教授）

この現場で見えますと、トラックが入りさえすれば、あともう非常にスムーズに終わっていくのに、そこまでに、いろんなことが起きているんじゃないかと思うんですね。全体的に考えなければいけないかなと感じますが、ここだけではなんとも言えないでは。

#### 朝場 委員（東信運送株）

ですからね、こちらでご理解いただいて結果を出したものを、そのまんまの状態に栗橋に持って行くわけですけども、行ったときに到着したらすぐ荷がどんどん下ろせるっていう状態であれば、まああの、前段で発荷主様、マルコメさんの決めたことについては、即実行できるんですね。受け入れの方になると、それはまあ、お昼まで。午前中来たものは下ろせるけども、午後から下ろせませんよという、以前と全く同じ条件でありながら、なおかつ、午後からずーと休んでいて翌朝行かないと下ろせない、で、そこから下ろすと翌日もその仕事で終わっちゃうということですから、まあ、朝積みに入ったら、今お話しは、夜中でも積めるってんですから、どんどん積んで、栗橋の方に入っていけば、まあそこで下りる、ということであれば、それで仕事が完結するんですね。

ただ、向こうで待ってるということになって、向こうの今の状態で当てはめちゃうとですね、最初に決めたというものは、何の効果もなくなってしまおうと。私どもの会社でいけば、まあ地元ですから、朝積みも何が何時に積もうが、あまり夕方積もうがいくらでもいいんですけど、当日もう行ったらすぐいつでも下りるっていうことであれば、どんどん朝積みで走って、その当日の引き取りの関係もあって、時間的に間に合わない営業倉庫に入るトラックは全部高速で走らせてですね、下ろして、それで積むべき営業倉庫に入って荷物を積む、一日の作業です。それは、ものすごいことなんです。だから、同時に何台も車が同じ時間に朝入ってきて、じゃあ、全部積めるかっていうと、この前のお話しだと、5台くらいのフォークリフトが非常に必要なくなるって言いますが、そういうふうになるとですね、全体のフォークリフトの稼働の少ない、朝の時にやるから、まあ入っていけば、何台かの、4台、5台のフォークリフトでどんどん積み込みができるということですから、それでいいんですかね。1台のフォークリフトしか使えないということはないんですね。

#### 宮崎 社長（長野通運株）

ないです。

#### 朝場 委員（東信運送株）

だから今まではもう動くときに全部動いてるから、今度のようなこういう決め方を長野でして協力してもらえると、フォークリフトの稼働の少ない、空いているときに入っていけば、2台、3台入ろうが入るまいが、同時にどんどん積んでいかれるということで、これをまんま栗橋でどんどん到着したら下ろせれば、それに完全に下ろし終わっちゃう。

これが下りなければ、前と同じように、さらにこっちで待って、向こうに行かずーと長い時間を待って、翌朝下ろすというようなことになる。あとはその、どうしてもそうになってしまうというのは、今の出荷のこともあるし、仕分けのこともあるし、というものをどうやって解決していくか、というような、手伝っている部分ですね。よくいう付加価値の分はどうなっているか、これからこういう形で、はい。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございました。

この件につきまして、何か他に質問点、疑問点、あるいはご提案等がございましたら。

大島委員、ちょっとしつこいようですが、何かこう掴みましたかね。

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

あの、まだ今、着側しか見せていただけていないので、もちろんドライバーの一日の運行は発から着まで、始業から終業までということですので、これからまた一連の作業で見させていただいた中で。

それから、今いった中でいくと月曜日、これは、月曜日なんで多少特殊な部分がありますねというところもあるので、他の平日、一般的な曜日でどうなっているか、その辺まだ、運行、それぞれの運転日報見せていただきながら実態どうなっているかというところまでの分析はこれからってことになりますので。

はい、その辺はしっかり見させていただいたうえで、一緒に改善の方法を考えさせていただきたいと思っています。

小山 座長（信州大学名誉教授）

期待しておりますので、よろしくお願いします。

よろしいでしょうか。ございませんでしたら、後でまた、時間がありましたら受け付けたいと思いますので。

それでは、ただいま説明のありました「本年度の事業の進め方等」につきましては、了承することといたしまして、次に議題3「適正な運賃・料金の収受等の取引環境改善の取組みについて」に移ります。事務局、お願いします。

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

本年度の協議会はあと2回開催予定がありますが、パイロット事業だけではなく、並行して「取引環境改善」についても、各委員にご議論いただきたいと思いますと考えております。

今般はその基調として、オブザーバーの北陸信越運輸局からお話しいただきます。

前島 専門官（北陸信越運輸局自動車交通部貨物課）

\*資料3（付属資料；価格交渉ノウハウ・ハンドブック、運送委託者向けリーフレット）により説明  
（約15分）

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

議事が円滑に進んでおりますので、若干意見等を受け付ける時間があります。よろしくお願いします。

小山 座長（信州大学名誉教授）

はい。ただ今の前島委員からの発言につきまして、ご意見、ご質問等ございましたら。

えっと、いくつかの項目がありまして、ドライバーの時間外労働規制、適正料金、適正料金を収受できていない現実とかですね。

9頁の時間外労働について罰則付きの上限規制をご提案されてもすけども、こういうことをするとかえっ

て、ただ働きさせられてしまうんじゃないかというような懸念が結構あるんですけども、これはどういう扱いしてるんですか。

**前島 専門官（北陸信越運輸局自動車交通部貨物課）**

あのー、えっとー、まず、あの、原則はそのー、えっとー、制限がなかったところからまず、制限を設けることで、やり方を、あのー、まー見直すといったときに、ほしいってところがまずあります。今あのー、あのー制限がないところを、改正の5年後に向けて、月平均80時間の上限規制を設けようと、ゆくゆくは、一般則の適用をしていこうということ。で、一般則の適用となると、ほかの、えっとー、業界と同じ条件で労働環境、同じ条件の労働環境になってくるということになりますので、まあ、ただ、あのー、今のですね、トラック運送事業の環境から急に一般則とはなかなか困難であるってことから、段階を踏んで、えー、業界をですね、その、えー、下がりづらい環境を、っていうのを徐々にでも改善していこうという、いった取組みになっておりますけれども、もしよろしければ労働局の方にしていただければと思ったりしますが、いかがでしょうか。

**小山 座長（信州大学名誉教授）**

えっと、いかがでしょうか、ただ今の。佐々木委員、いかがでしょうか。

**佐々木 委員（長野県中小企業団体中央会）**

ちょっと難しすぎて。

**小山 座長（信州大学名誉教授）**

えっとー、他の全部の業界を考えて、やっぱり労働力あるいは労働者が足りないので、どうしても時間がオーバーしてしまう。そうすると、罰金がかかってくると、罰則が。だから、いやここで切っちゃいますよってことで、表に出てこないんじゃないかと、むしろ。そういう、なんて言うんですかね。

**宇野 委員代理（長野労働局労働基準部長）**

あの、えっとーですね、この労働基準法改正は、いま、今後国会で審議されるんですけども、トラックの関係で言いますと、今日提出されている資料にもありますように、一般的な企業に比べて時間外労働を含めた総労働時間が非常に多い現状があるため、この5年間にいかに一般の企業に近づけるかっていう努力もしつつですね、やっていく必要があるという表明なんです。で、しかも5年間の間に労働時間をできるだけ削減する一環として、こういった協議会の場ですね、あの、待ち時間をいかに削れるかっていう取組みを、全47都道府県で国土交通省と厚生労働省共同で協議会を回させていただくって取組みをやってますので、この協議会に期待しているところは、かなりのところだと思います。

**小山 座長（信州大学名誉教授）**

適正にそういうことができれば、環境も良くなるということも考えられますので。本当にこういうことが、ちゃんとできればと思いますけれども、まあ、今回、国会で審議されるということで、これはトラック業界だけの話だけじゃありませんので。

その他にですね、何かありますでしょうか。

えっと、あとはですね、料金の収受状況なんですけども、12頁、適正な運賃料金を収受できていない事業者もかなりあると。ということで、どうしたらいいのかということで、交渉実施している人もいますけれども、交渉を実施していない人が3割くらいあるんですよ。これどうしてなんですかね。やってもしょうがないということなんでしょうかね。理由の多くは何でしょうか。

前島 専門官（北陸信越運輸局自動車交通部貨物課）

えっとー、パイロット事業の中にもありましたけれども、作業の部分ですね。あの一、DCの方に行って、ドライバーさんがラベル貼りの作業が流れで受け入れるようになってしまったとお話があったと思うんですけど、その一、あの一、荷主の方からの要請に対して断ってしまうと、それに対しての仕事に不利益を被る、そういった恐れがあって、なかなか交渉ができてないという声が結構あがってきております。ただ、あの一、人手不足などで、なかなかその料金もまた、受けられないことになる最終的にはその業界が衰退してしまうってところもあるので、その改善の意識というのは、大変あの一、危機感を持っているところであって、一つの事業者に対してですね、そこをまず交渉しましょう、適正収受できるようにしましょうと、そういったことで、改善できる魅力のある業界であるということにつなげていきたい、いっていただきたいということで、交渉ノウハウのハンドブックにつながって参ります。

このノウハウのハンドブックをご覧いただくと、あの一、その交渉のノウハウにつきまして、ポイントをつけて説明させていただいているものになってまして、あの一、まず、こういった取引条件については注意しましょうということから、そういった交渉を荷主に対して、またあの一、下請けの事業者に対しては元請けの事業者に対して交渉しましょうという内容が入っております。で、またそれに対して、困ったときには相談の窓口、私ども窓口も含めてございます。積極的に交渉していただきたいというところ、ここに繋がっております。で、長野県におきましては、21日にその話をさせていただくことになってます。

小山 座長（信州大学名誉教授）

えっと、私だけでいいんですかね。

もう一点、非常に細かいことなんですけども、19頁ですね、「近年、長時間・低賃金という労働環境からドライバー不足が深刻化しているが」と、19頁の上から1、2、3、あ、3の（3）のオという、そこに、「物流を担う人材の確保が困難となるほか、安全にも支障が及びかねないことから」って、安全としか書いてありませんけど、例えばですね、22頁ですはね、輸送についてだったら「輸送の安全」というふうになんかついてるんですけど、ここは、「安全」とはどういう意味合いなんでしょうか。

前島 専門官（北陸信越運輸局自動車交通部貨物課）

あの一、例えばですね、その一、え一、低賃金・長時間労働が今大きな問題となっているということをお話しさせていただいたんですけども、低賃金が、となると労働の質がどうなるかという話もでてきて、その一。

小山 座長（信州大学名誉教授）

もし、もしそうでしたら、その安全についてもですね、なんとかの安全というような記述の方がよろしいかなと思いますけども。

前島 専門官（北陸信越運輸局自動車交通部貨物課）

あの一、安全の部分が、まあその一、安全の部分もありますし、自動車のその部分も、の面もありますし、いろんな安全があるということで、それはあるんですけど・・・。

小山 座長（信州大学名誉教授）

なんかもう少し記述した方がいいと思いますけども。

すいません、私ばかり。時間が来ましたけれども、どうしましょうか。

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

議題4に、お願いします。

小山 座長（信州大学名誉教授）

それではですね、ちょっと時間が来てしまいましたけれども、議題の4「その他」、各位付議事項などはございませんか。

（なし）

それでは議事が滞りなく終了しましたので、事務局にお返しします。

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

閉会時刻となりました。次回開催は、パイロット事業の進捗を踏まえつつ、10月ないしは11月を目途といたします。

本日は、これにて散会いたします。皆様、お暑い中、お集まりいただきましてありがとうございました。

（了）