第３回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山口県地方協議会　議事録（概要）

１．日　時

平成２８年　３月２３日（水）　１４時００分～１６時００分

２．場　所

セントコア山口（２階　サファイア）

３．出席者（委員）

末永　久大	弁護士法人末永法律事務所弁護士
小田　孝夫（欠席）	山口県商工会議所連合会 常務理事
寺田　徹郎	山口県中小企業団体中央会 専務理事
廻本　　学	全国農業協同組合連合会山口県本部 営農推進部部長
山本　　彰	積水ハウス株式会社 山口工場製造部 物流グループ長
喜多村　誠	防府通運株式会社 代表取締役社長
伊達　明彦	岩国通運株式会社 代表取締役社長
河崎　静生	一般社団法人山口県トラック協会 会長
高橋　則彦	一般社団法人山口県トラック協会 専務理事
吉田　昌裕（欠席）	山口県交通運輸産業労働組合協議会 事務局長
藤井　勇人（代理）	山口県交通運輸産業労働組合協議会 書記長
小松原正俊	厚生労働省 山口労働局 局長
中西　　孝	厚生労働省 山口労働局 労働基準部 部長
小川　晴基（欠席）	国土交通省 中国運輸局 局長
前田　眞治（代理）	国土交通省 中国運輸局 自動車交通部 次長
平井　信昭	国土交通省 中国運輸局 山口運輸支局 支局長

４．開会挨拶

開会の挨拶（山口運輸支局）　－省略－

（小松原山口労働局長）

○中央協議会が設置され、各県に地方協議会が設置された。山口県地方協議会については、平成２７年７月２９日に第１回、同年１２月４日に第２回、そして本日が第３回である。

○本協議会は、トラック事業者、荷主、行政が一体となって、運送業界の健全な発展と各種施策を平成３０年度まで検討することを目的としてスタートした。

○本日は、平成２７年９月に実施された実態調査の報告、拘束時間の実態に関する説明、労働時間のルールについて説明し、論点を整理する。

○また、トラック事業者、ドライバー、発荷主、着荷主による実証実験を検討する、パイロット事業の取り組みについて説明する。

５．議　題（資料１～６）

（１）議題１：第３回中央協議会の概要について

資料１「第３回中央協議会概要」の説明（山口運輸支局）－省略－

（２）議題２：トラック輸送状況の実態調査（全国・山口県）結果報告について
資料２「トラック輸送状況の実態調査結果概要（山口県版）」の説明（山口運輸支局）－省略－
資料３「トラック輸送状況の実態調査結果概要一覧表（全国・山口）」
の説明（山口運輸支局）－省略－

■質疑応答（議題１～２）

（平井委員）

○第３回中央協議会が平成２８年２月１９日に開催されたが、約１ヶ月前の１月１５日に軽井沢スキーバス事故が発生し、風向きが変わったように思え、安全にはコストがかかるということが世間に浸透するのではないか。

○取引環境をどのように改善するかということになり、適正運賃を貰えていないという点にスポットが当たった。

（末永座長）

この１、２年間の内に、風向きが変わることは間違いないと思う。

（寺田委員）

山口県中小企業団体中央会では会員向けにアンケートを行っているが、安全にはコストがかかる。燃料が安くなったという理由で、運賃引き下げを提案されているケースがある。

（末永座長）

燃料サーチャージという制度があるが、運送事業者としてはどうなのか。

（喜多村委員）

○燃料が下がれば恩恵を受ける業者とそうでない業者がいる。燃料が下がることは良いことだが、人件費の見直し、運転者不足、安全・環境への配慮、車両のコストアップ等、燃料が下がっても楽になっていないのが実情である。やはり、荷主の協力が必要である。

○燃料サーチャージは全てに適用されることから、導入は難しい状況である。

（寺田委員）

燃料が下がったことは良いことだが、楽にはなっていない。運転者不足、運転者の高齢化が進み、ハローワークに求人を出しても集まらない状況のようであり、楽になった部分もあれば、苦しくなった部分もあるということである。

（末永座長）

実態調査の結果によると、全国と比べると、山口県は若い運転者が多い気がする。また、トレーラが多いという印象がある。

（河崎委員）

山口県は山陽側に工場が多く、石油タンクトレーラなど低床トレーラ、高床トレーラで運送する方が良いため、確かに多いかもしれない。

（平井委員）

全国と比べて、甚だしくトレーラが多いわけではない。ただし、ケミカル系、キャリアカー等の大型トレーラに転換するメリットが大きいロケーションかもしれない。

（末永座長）
山口県内の安全への取り組みについて何か意見があるか。
（伊達委員）
○会議の最後に言うつもりであったが、機会を頂いたので、発言したい。
○先日、山陽道のトンネル事故があったが、企業側の責任は非常に大きい。まだこんな事業者がいるのかという思いである。
○中小零細企業は拘束時間、手待ち時間が長くなりがちであり、荷主にも半分位は責任があると思っており、荷主側への立ち入りを行えば分かる。
○規制緩和により悪い事業者に許可を出した、行政側にも責任はある。基準を厳しくすれば、悪い事業者が出てこないのではないか。
○運賃については市場原理に任せる部分もあるが、公正取引委員会において荷主による優越的地位の濫用に該当するのではないかというような事例もある。現在よりも安い運賃の見積りを持参するように言う荷主がいるのである。各事業者と提携・協力して要望を伝えるが、どうしても要望を聞いてもらえなければ、撤退する勇気も必要ではないかと思う。そのような時期だと考える。

（末永座長）
手待ち時間について、荷主の取り組みはあるか。
（山本委員）
○弊社は全国に工場が有り、手待ち時間については、データ管理しており、手待ち時間が長い工場には指導を行っている。また、１日の拘束時間１３時間についても頭に入れている。
手待ち時間・拘束時間の把握については、トラック事業者が管理しており、問題が生じたときに弊社物流グループに連絡していただくというようなシステムになっている。
○運賃料金については、大阪にある本部で取り決めをしており、山口工場単独では、変更できないルールとなっている。
○荷主の責任について、十二分に認識しており、改善を進めている。
（末永座長）
手待ち時間について、社内で管理できる体制となっているということか。
（山本委員）
中四国、九州方面への運送を担当しており、拘束時間は基準を超えないようにしている。鹿児島、宮崎まで行って帰ると時間はかかるが。
（末永座長）
積水ハウス㈱のように、発荷主と着荷主が一緒であれば、労働時間を把握しやすいのではないか。
（廻本委員）
○農産物、肥料、農薬を扱っており、手待ち時間については考慮している。ただし、繁忙期に製造メーカーから直接発送する場合には、手待ち時間が発生しているようだ。
○近くの倉庫に保管している肥料及び農薬は事前にピッキングして積込み手待ち時間がかからないようにしている。米については、農協の倉庫に職員が行くが、倉庫が僻地にあり、職員が少ないことから、時間とおりに倉庫に行けないこともある。

（喜多村委員）
○発荷主、着荷主の関係性は、着荷主が発荷主の顧客であり、着荷主の機嫌を損ねないようにする状況がある。発荷主も数社との競争に勝って、納めている。着荷主にはあまり言えないから、我慢しろと

いう状況がある。
○トラック事業者、発荷主、着荷主の全体を俯瞰して、指示をすることは至難の業である。営業と物流は違うといわれる。零細企業にしわ寄せがいく。荷主の状況も分かるが、大変である。
（末永座長）
労働時間及び手待ち時間について、発荷主と着荷主の間で、情報の共有があるのか。
（喜多村委員）
まずないと思われる。

（藤井委員代理）
○着荷主は発荷主の客であり、運送事業はサービス業である。適切に行わなければ継続できない。
○「送料無料」という言葉が定着しており、タダ同然で運送していると思われているが、実際にはコストがかかっているということを周知して、働く方の立場も広く理解して頂きたい。
（末永座長）
利用客にコスト意識を理解させないといけない。
（平井委員）
先日、キャンディーが１０円値上がりしたという報道があり、物流コストの上昇と木材の価格高騰が原因であると述べられていた。安全のためのコストが上がるのは良いことだと思った。このような意識が広まっていくと良いのではないか。

（３）議題３：トラック運転者に係る労働時間等のルールについて
資料４「トラックドライバーの労働時間等のルールの概要」の説明（山口労働局）－省略－

（４）議題４：パイロット事業について
資料５「パイロット事業について」の説明（中国運輸局）－省略－

■質疑応答（議題３～４）
（藤井委員代理）
○時間管理が非常に行いにくい産業形態であり、管理が難しい。中小零細企業の管理者側に知識があるかという点も考慮する必要がある。
○率直に言うと、基準は守るべきだが、できていないというのが感想である。
（喜多村委員）
○基準はしっかりと守っていくし、守れていると思う。軽井沢のスキーバス事故、山陽道のトンネル事故では過労運転があったようだが、好き好んで長時間労働をしているわけではないが、そのような状態にある。適正運賃を収受できるようにしなければならない。
○規制緩和により新規参入が進んだが、一方で退出する事業者がいてこそ、新陳代謝が進むと思われる。正直者が馬鹿を見ることになっている状況であるが、この状況を変えていかなければならない。
○基準を守らない事業者を退出させれば、トラック事業者の過当競争が解消され、適正運賃を収受できるようになるのではないか。
○決まっている基準はしっかり守るが、正直者が馬鹿を見ないように、運輸行政、労働行政による取り締まりが、より必要ではないか。

（末永座長）
総拘束時間も管理する必要があるが、月末になるにつれて、休ませなくてはならない運転者が増えてきて、困る事態にならないのか。
（喜多村委員）
それぞれの事業者で違うかもしれないが、弊社は県内の輸送しか行っていない。運行内容によっては、下請け事業者に運行を依頼しており、元請けであることから、荷主という立場でもある。
（末永座長）
山口県内において、下請けによる運送は全国と比べて割合が低く、４０％位である。
（河崎委員）
○弊社も長距離運送はしない。下請けに依頼することもある。山口県内は中央（東京）に運ぶ荷主が少なく、横持ち運送の荷主が多い。
○長距離運行は運行管理者が苦労するし、一人の運転者の労働時間が多くなれば、別の運転者にするということになり、場合によっては断るという事態もあり得る。
○色々と荷主に説明はしているが、荷主に考えて欲しい。そうしなければ解決できない。

（末永座長）
農産物はどこまで運送するのか。
（廻本委員）
山口であれば、ミカンを東京まで運送する。米は大阪、九州（福岡、佐賀）であり、一部、沖縄もある。

（事務局：茅原）
これまで議論いただいたご意見等を踏まえ、パイロット事業における集団の選定については、事務局への一任を承認して頂きたい。
（末永座長）
事務局への一任を承認したい。

・パイロット事業における集団の選定について、事務局への一任を提案、了承。

（５）議題５：その他（今後のスケジュールなど）
資料６「平成２８年度の地方協議会の進め方」の説明（山口運輸支局）－省略－

７．閉会挨拶
（前田自動車交通部次長）
○本協議会の目的は、長時間労働の抑制、適正運賃の収受等の取引環境の改善である。
○パイロット事業については、トラック事業者、発荷主、着荷主で問題を共有して、原因を分析し、対策を立てることを目的としている。
○トラック事業の健全な発展、事業の改善を目的として、今後も議論をして頂きたい。

閉会の挨拶（山口運輸支局）　－省略－