# 第７回　トラック輸送における取引環境・労働時間改善広島県地方協議会
# 議　　事　　録

１．日　時：平成２９年７月１０日（月）　１３時３０分～１５時３０分

２．場　所：ホテルメルパルク広島　６F　　「平成」

３．出席者：

若井　具宜　　経営コンサルタント（広島県立大学　名誉教授）
三井　正信　　広島大学大学院　社会科学研究科　教授
田中和志　　日本通運株式会社　常務執行役員　広島支店長
岩田泰幸　　福山通運株式会社 専務執行役員 営業本部副本部長代理
竹本　昭法　　芸北急送株式会社　代表取締役社長
沖藤　克治　　沖藤運送株式会社　代表取締役社長
木原　　学　　マツダ株式会社　生産管理・物流本部長代理
仁城明彦　　全国農業協同組合連合会　広島県本部ＪＡ担当部長
宮田　秀雄　　株式会社福屋　物流部長
福島　淳仁　　株式会社サンエス　管理本部人事部次長
田中一範　　広島県冷蔵倉庫協会　会長
岩本和則　　公益社団法人広島県トラック協会　専務理事
三浦英次　　広島県交通運輸産業労働組合協議会　議長
下平雅文　　広島県商工会議所連合会　幹事長代理
小坂真弘　　日本 PMI コンサルティング株式会社　代表取締役社長
小田孝広　　オタフクソース株式会社　執行役員　ロジスティクス部部長
藤村俊文　　中国経済産業局　産業部長代理
鈴木秀博　　広島労働局　局長代理
小畠博文　　中国運輸局　局長代理
村上弘人　　中国運輸局　広島運輸支局　支局長

４．開会挨拶：

（中国運輸局：小畠局長代理）

こんにちは。中国運輸局長代理の小畠でございます。本日は川中局長に代わりまして一言ご挨拶申し上げます。委員の皆様方には本協議会の運営にいつもご協力を賜りまして感謝申し上げます。本協議会では昨年度、「ＧＰＳを活用した運行ダイヤ見直し」をパイロット事業として行ってまいりました。関係者の皆様方には感謝申し上げます。現在、昨年実施しました全国４８のパイロット事業につきまして一定の成果が得られたということで、これを全国で水平展開

していくために中央で作業をしているところでございます。また、２年目となります本年度につきましては広島県の新たな対象集団で実施していくことになっております。その取り組みや進め方等につきまして、後ほど事務局よりお話させて頂きますのでよろしくお願い致します。

さて、皆様方ご存知の通り、政府が進めます働き方改革実現会議の中で、自動車運転業務につきましても長時間労働を是正する観点から、時間外労働につきましては罰則付きの上限規制が設けられることとなりました。また、国土交通省でも長時間労働の要因となってございます待ち時間の記録の義務付けとトラック事業者の法令違反改善に際しまして荷主への働きかけ強化をするための取り組みを実施しております。

本協議会でも委員の皆様方のご協力を得ながら適正な取引環境と労働環境の改善へ向けて取り組みを進めさせて頂きたいと思っております。簡単ではございますがご挨拶とさせて頂きます。どうぞよろしくお願い致します。

５．配布資料の確認：

⑴ 議事次第
⑵ 協議会規約
⑶ 委員名簿
⑷ 出席者名簿および配席図
⑸ 資料１　　第６回トラック輸送取引環境・労働時間改善中央協議会の概要
⑹ 資料２－１　平成２９年度パイロット事業の対象集団について
⑺ 資料２－２　パイロット事業の進め方
⑻ 資料２－３　今後の協議会とパイロット事業のスケジュール等
⑻ 参考資料　　平成２８年度広島県パイロット事業について

６．議題：

⑴ 第６回トラック輸送取引環境・労働時間改善中央協議会の概要
⑵ 平成２９年度　パイロット事業（実証実験）について
　① パイロット事業の対象集団について
　② パイロット事業の進め方について
　③ パイロット事業のスケジュール等について
⑶ その他

７．議題の内容：

⑴ 第６回トラック輸送取引環境・労働時間改善中央協議会の概要について
　資料１　第６回トラック輸送取引環境・労働時間改善中央協議会の概要
　　広島運輸支局　　省略

（三井先生）
　ありがとうございました。ただ今の説明につきまして委員の方から何か質問等ございますか。無ければこちらからご指名させて頂きたいと思います。それでは日本通運株式会社の田中委員、何かありますでしょうか。

（日本通運株式会社　田中委員）
　日本通運の田中でございます。実態としてここでお話が出ていますのはトラックドライバーですが、それ以外にも物流という括りの中で申し上げますと、例えばフォークリフトの運転手や作業員など含めて、求人を出してもなかなか人が集まらないという状況は変わりませんので、引き続き対策を考えていきたいと思います。以上です。

（三井先生）
　ありがとうございました。もう一方お願いしたいと思います。福山通運株式会社の岩田委員、よろしくお願い致します。

（福山通運株式会社　岩田委員）
　福山通運の岩田でございます。運賃の括りという意味の中で、確かに運賃というのはお預かりをしてお届けするところまでと言われながら、それに準ずるものも全て含めてのものと我々も認識していたところもございました。今回、このような形で動いて頂いて、私自信も心新たにしなければならないと思いました。

（三井先生）
　ありがとうございました。それでは荷主の方からも一名お願いしたいと思います。それでは株式会社サンエスの福島委員、よろしくお願い致します。

（株式会社サンエス　福島委員）
　先ほどのお話しに出ましたように、人がなかなか集まらないというのはトラック輸送業界だけでなく、企業全体に起きている状況で、採用の方でも去年よりもまして今年は非常に厳しい状況になっております。特に働き方改革が進められていますが、最近の学生さんが一番気にしているのは、やはり労働時間です。具体的に言うと残業時間です。これに関しては企業の努力として取り組んでいるのですが、なかなか難しいところでございます。

（三井先生）
　ありがとうございました。今のご発言を踏まえて中央の動きにつきましては広島運輸支局よりご説明がありましたが、参考に中国地方の運送業界の状況や会社での環境改善取組などあれば委員の方からご発言を頂ければと思うのですが、いかがでしょうか。日本通運株式会社の田中委員、先ほ

どに付け加えて、あるいは中国地方の御社での状況についてご発言をお願いします。それから田中委員からのご発言が終わりましたら芸北急送の竹本委員にお願いしたいと思います。まずは田中委員、何かございますか。

（日本通運株式会社　田中委員）
　中国地方ならではの話でいうと、やはり雇用情勢の話はございます。特に広島県をはじめ中国地方では、メーカーさんの求人が出ると、どうしてもまずそのメーカーさんの方に人材が流れて、その採用が終わった後、我々のところに来ている。その関係でなかなか人員を募集出来ずにいます。
　それから、中国地方全般の話ではないかもしれませんが、最近あった事例として、フォークリフトの運転手の長時間労働の改善について、お客様に申し入れを致しました。それまでは、お客様の場内に入って作業を行う中で、お客様としても新人をあまり入れてほしくないという要請もございましたので、どうしても同じ人間に作業が偏ってしまい、長時間労働につながっている状況もございました。お客様の要請ということで、これまでは特に申し入れはしていなかったのですが、最近の情勢を踏まえまして窮状を訴えたところ、お客様に理解して頂けた事例もございました。以上です。

（三井先生）
　ありがとうございました。それでは芸北急送株式会社の竹本委員、お願い致します。

（芸北急送株式会社　竹本委員）
　芸北急送の竹本と申します。今、田中委員からもお話があったことが主なところではございますが、我々芸北急送は中国地区の中小企業でありまして、今、広島は特にマツダさんが好調ですし、いろんなメーカーさんについても非常に好調ということで、我々中小企業の運送業界に対する求人というものは非常に少なくなっております。特に私どものところは食品の運送をしていまして、３６５日の配送や、荷降ろしについても手積み手降ろしという作業ですから、なかなか募集をしても応募がないというのが現状です。私どもの会社としましては、募集はもちろんしているのですが、今いるドライバーさんをいかに辞めさせないかということで、昨年から福利厚生について、例えば定年の延長をして６０歳以上の人も働いてもらえるようにであるとか、退職金制度についても一時、トラック厚生年金基金で退職金制度をしていたのですが、それを脱退した経緯がありまして、退職金についてもやはり将来のことがありますから、今年からもう一度確定拠出年金制度を導入しました。あと、先ほど申しました定年を延長するということは、ドライバーさんの健康管理についてもきちんとしておかなければなりませんから、健康診断の項目を増やすと同時に早期発見に向けた対応、インフルエンザの予防接種についても全額負担するということと、今、睡眠時の無呼吸症候群も問題となっておりまして、これについては弊社のドライバーに対して今年の上半期にすべて検査を受けさせました。やはり、中

には疑わしい人もいるものですから、そういう人については今後の治療についてのことも対応するようにしております。先ほどからお話がある通り、一般の方々に対しては大手のヤマトさん等の条件の提示がはっきりマスコミで取り上げて頂いたので、運送業界が大変であるということを認識してもらったというのはありがたいことなのですが、中小の実運送をしている会社にまでは波及できていないのかなと思います。実運送のところは運賃の出し方をしっかりとコストを積み上げて運賃を交渉できるような体制になっていかないといけないのかなと考えております。我々中小企業が生き残っていくには、荷主さんに対して要求ばかりしていてもいけませんから、安全と品質というものをしっかりと磨いて、荷主さんから選ばれる会社を目指していくことが我々の使命だと思っております。

（三井先生）
　ありがとうございました。その他、ご発言等ございましたら挙手にてお願いします。特にないようでしたら次の議題２に行きたいと思います。

⑵ 平成２９年度　パイロット事業（実証実験）について
　① パイロット事業の対象集団について
　　資料２－１　平成２９年度パイロット事業の対象集団について
　　広島運輸支局　省略

（三井先生）
　ありがとうございました。続きまして、パイロット事業の進め方について日本ＰＭＩコンサルティングの小坂さま、よろしくお願い致します。

　② パイロット事業の進め方について
　　資料２－２　パイロット事業の進め方
　　日本ＰＭＩコンサルティング株式会社　省略

（三井先生）
　ただ今の日本ＰＭＩコンサルティング株式会社の小坂さまのご説明について何かご質問等はございませんでしょうか。

（株式会社福屋　宮田委員）
　１点、質問なのですが、今回のパイロット事業の大きな課題といいますか、具体的な課題というのが、今のご説明では分かりにくいのですが、そのあたりはいかがでしょうか。

（小坂さま）

今回の対象集団の課題としましては、まず、積み込み作業のところの待機時間が長時間化しているという課題があります。パイロット事業については大きく分けて３つございます。

まず、最初に積み込みの箇所、そして輸送、さらに着荷主における荷降ろしに時間がかかるというところです。今申し上げました積み込み、輸送、着荷主の荷降ろしの３つの中でも、今回のパイロット事業では特に積み込みの部分に焦点を絞っていくことを想定しております。積み込み作業では委託倉庫がございます。この委託倉庫のところで現在、オタフクソース様が分析をしましたら、貨物の物量が多くて、倉庫のキャパシティが若干弱い状況にあります。こういった中で、工場倉庫と委託倉庫の大きく分けて２つがございますが、基本的にはこの委託倉庫に荷物を全部集める比率が高いものですから、委託倉庫の収納力が十分に間に合っていない。たとえば、荷物を積み込む時にはこの委託倉庫で伝票に基づいてピッキングして出しています。この出すスピードが時に遅くてその分、手待ち時間・待機時間がかかってしまう。こういった問題がございます。ですから、倉庫がそもそも手狭で収納力が貨物量に比して若干弱い状況にある中で、その貨物を保管する倉庫、一時保管倉庫として十分活用されていない倉庫があるので、こういった倉庫を活用しながら、倉庫における積み込み作業のスピードをアップすることも重要であると思います。積み込み作業そのものについても、現在ドライバーと配送をサポートするスタッフがおり、積み込み作業をするスタッフの体制も若干少ない印象もあり、積み込みするときのマンパワーについてもどうするかといったあたりもございます。したがって、特に積み込み作業の部分に限定して、倉庫の機能として、ある程度品物を分散化していくのか、あるいは集中化していくのか。これが１つの今後の改善の部分です。

あともう一つとしては、現在、全国に物流センター機能としての倉庫機能を持つところは、北海道、関東、中部の３か所ございます。残りのエリアについては、基本的に受注分に応じて必要な量をピッキングして輸送するという体制になっています。ですが、九州地方と関西地方については、かなり物量、つまり売り上げの比率が非常に多いです。大阪ではお好み焼き、たこ焼きといったところでソースの需要が多いところについては、ぜひ物流機能を持たせた倉庫を設置して、広島の倉庫側で倉庫機能をより軽くして、主要な消費に対して倉庫を設置するということも現在、検討されています。

③ パイロット事業のスケジュール等について

資料２－３　今後の協議会とパイロット事業のスケジュール等について

広島運輸支局　省略

（三井先生）

ありがとうございました。ただ今のご説明に対して何かご質問等ございませんでしょうか。では、議題が一通り終わりましたので、各委員の皆さま、全体を通して何かありますでしょうか。

（広島県冷蔵倉庫協会　田中委員）
　広島県冷蔵倉庫協会の田中と申します。日本冷蔵倉庫協会は各県の協会にて物流効率化部会というのを立ち上げたということを前にお話しさせて頂いたと思うのですが、その成果物として「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた冷蔵倉庫の自主行動計画ならびに改善協力要請について」という冊子が出来上がっております。ただ、６月末に出来上がって、ちょうど今、国土交通省本省の方で内容について検討して頂き、そして今日の午後、日本冷蔵倉庫協会からオープンすることになっております。今後の公開方法につきましては、日本冷蔵倉庫協会のホームページ及び国土交通省並びに各運輸局のホームページ、全日本トラック協会にもご協力頂いたとお伺いしておりまして、ここでそれぞれ公開をされますので、冷蔵倉庫の視点から作らせて頂きましたのでご連絡致します。以上です。

（株式会社福屋　宮田委員）
　運送業者さまの幹部の方がたくさんいらっしゃるので伺いたいと思います。昨年、ヤマトさんの一件から料金改定について、今の運送会社さまの立場から、今の料金改定の交渉の進捗状況を教えて頂けないでしょうか。よろしくお願いします。

（日本通運株式会社　田中委員）
　最近、マスコミをにぎわせております宅配料金につきましては、一般のお客様を対象にするものでございますけれども、今、私どもは宅配をしておりませんので、いわゆる ＢｔｏＢの路線だけなのですけれど、今、進捗状況について我々が思っているところに対して何パーセントくらいいっているかという数値は持ち合わせておりません。以上です。

（福山通運株式会社　岩田委員）
　値上げの進捗状況を数値で申し上げるのはなかなか表現しにくいところではありますが、ご質問の中身について弊社におきましては、個人相手については基本的に撤退を致しました。一部、本当に正規の料金を頂けるのであればやらせて頂きますと生意気なことを申し上げながらお客様の方にはご説明申し上げております。ＢｔｏＢに関しては、すべてのお客様、取引先を見直しするということで、すべてのお客様に対してお願いを申し上げております。私の感覚ですけれどもまだ６割程度です。どうしても取引金額の多いお客様の方に目が向きますので、そちらの方から声がかかっている部分もあるかもしれないですが、それくらいしかまだできてないと思います。以上です。

（日本通運株式会社　田中委員）
　最近の弊社の取組状況について説明させて頂きたいと思います。一つ目は社内システムの整備による労働時間改善です。弊社にはオペレーション支援システムがございまして、日々の業務の可視化をして効率的な運行管理を実施しておりますけれども、この度トラックドライバー

の業務の実態を把握して長時間労働の改善を図るために、お客様都合により待機した場合、待機場所、待機時間等を乗務記録の記載項目に追加するいわゆる「貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令」が公布されましたが、弊社ではドライバーにオペレーション支援システム上で乗務記録の記載対象項目を追加するということをしております。この乗務記録のデータを基に実態を把握してドライバーの長時間労働の是正のために手待ち時間の削減を図っております。

二つ目がグループのＣＳＲの強化です。長時間労働の撲滅やダイバーシティの推進をして、具体的には女性活躍推進法に基づく弊社行動計画の数値目標を達成するべく取り組んでおります。新卒採用者の女性比率を３０％以上確保する、男性の平均勤続年数に対する女性の平均勤続年数の割合を７０％以上にする他、社内の改革を行って労働生産性の向上に向けて進めております。

それから三つ目がコンテナの商品開発です。海上輸送との併用可能なハイブリッドコンテナの開発に取り組んでおります。これによりまして、長距離ドライバーの労働時間の負荷が軽減されます。当然、客先での運賃交渉等も長時間労働改善の必要条件ではありますけれども、これからも継続的な取り組みを進めて参ります。

（広島県交通運輸産業労働組合協議会　三浦委員）

労働組合の方から話をさせて頂きたいと思います。取引環境・労働時間改善を全国的にやっておりますけれども、悪い意味も含めて非常に人手不足、長時間労働に対する認識がこれをきっかけに広がると思います。実はヤマトさんの話では労働基準監督署に全国的に入られたのですが、間違いなくアマゾンさんの関連がありましたから、そういった意味では業界以外にインパクトを与えてもらったのではないかと思います。もう１点、労働組合独自の視点かもしれませんが、去年の運輸産業の９９％が中小で、間違いなく大きいところほど春闘で一時金なり賃金の上り幅が多かったのですが、去年あたりから中小の方で上り幅が大きくなりまして、これは去年だけでなく今年もそういうデータが出ました。これを分析してみますと、消極的賃上げだそうです。つまり、結局小さいところほどドライバーが入らないということで、やむを得ず賃金や福利厚生を上げていく状況にあります。間違いなく人手不足になっておりまして、業績が厳しい中でもそこにウェイトを置かざるを得ない状況である、ということが現状ではないかと思います。以上です。

（三井先生）

ありがとうございました。他にはなにかございませんでしょうか。それでは最後に総括ということで若井先生、一言よろしくお願い致します。

（若井先生）

みなさんのお話を聞いていまして、１、２点言わせてもらいます。大学へ２０、３０年在籍

しましたが、その間、特に経産局、労働局、運輸局の方には随分勉強させてもらいまして、私の研究の礎となりました。私は特にサービスの研究をして参りました。トラック運輸業というのは物を運んではいるけれども物を造っているわけでないという典型的なサービス業です。資本主義の先進国のイギリスやアメリカと比べますと、特に日本は平成２年から株価が落ち出して、平成４年に完全にバブル崩壊となってしまいました。それからもう２５年経ったわけですが、全体的にはサービスの価格が軒並み低い傾向にあるのです。ＧＤＰや世の中の景気など日本はほとんど伸びていないです。０かせいぜい１％成長でヨーロッパに比べても低いです。どうしてこんなことになってしまったのかと言いますと、大きな原因はサービスに対する認識が我が国では極めて低いことにあると思います。よく日本でサービスというと「タダ」の代名詞として使われています。労働生産性はアメリカに比べてトラック運輸業は大体４割と言われます。一番低いのはトラック業界ではなくて飲食店と宿泊業、これはアメリカの３分の１くらいしかありません。

再度、話をトラック業界に戻しますと、アメリカに比べると労働生産性が低いということは、私は価格設定が根本的に低すぎると考えます。サービス産業全体を含めて価格を上げていく方向でもっていかなければならないし、マスコミにもそのあたりを強く取り上げて頂くべきです。

以上