

第9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30年2月20日（火） 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
長 原 丈 人	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
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
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长
上西 今日子	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
川 中 邦 男	中国運輸局 局長
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：川中局長）

第9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の開催にあたり一言ご挨拶申し上げます。

委員の皆様には、協議会の運営にご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。この協議会も、発足から3年目を迎えることとなりました。あらためて、発足当時を振り返りますと、中央での労働基準法改正の議論を契機として、トラック業界が抱えている長時間労働の実態を踏まえ、経済団体、荷主企業にもご参加いただき、その改善に向け協議する場を設けたところです。

平成28年度からは、荷主及び運送事業者を構成員として、長時間労働の改善に向けパイロ

ット事業を実施し、荷主と運送事業者が協働して取り組みを進めたところに大きな意義がありました。

次の年度においては、全国で実施したパイロット事業の中から、荷待ち時間の削減による労働時間の短縮などのノウハウや好事例を抽出した「長時間労働改善ガイドライン」が策定されることとなっております。この協議会の枠組みを活用しながら普及に努めて参りたいと考えております。

労働条件の改善には、契約事項の書面化や運賃と料金の別立て収受の推進など、取引条件の改善も重要です。このため、国土交通省では、昨年7月より、荷主都合30分以上の荷待ち時間の記録を義務づけることとしたほか、荷主勧告制度を強化するとともに、適正取引推進ガイドラインの見直しなどを行ったところです。また、昨年11月より、トラック事業者の方々に適正な運賃・料金を収受していただくために改正した標準貨物自動車運送約款等を施行しております。

今後も中央の「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」において、適正運賃・料金収受に関する論点整理や助言を重ねて参ります。あわせて、中継輸送や共同輸配送などによる他事業者との連携や、トラックの後続無人隊列走行などによる生産性向上の取り組みを進めて参りたいと存じます。

今年の1月から開催されている通常国会は、働き方改革国会とも称され、労働基準法改正がひとつの焦点となっています。労基法が改正になれば、トラックの運送業界においても、時間外労働について現状の「労基法適用除外、改善基準告示による適用」から、法施行5年後を目途に、「罰則付きの年960時間の規制」が適用され、将来的には他の業種と同じ「年720時間の規制」が適用されます。

先月の広島労働局が発表した広島県内の有効求人倍率は、43年ぶりに2倍を超える2.02倍となり、東京に次いで全国第2位となりました。トラック運送業においては、求人倍率3.52倍と、依然として全産業の求人倍率を大きく上回っています。広島では、今まさに深刻な人手不足の状況が加速しているといえます。

中央・地方協議会の議論の過程で、トラックドライバーの実態を調査したものがありますが、トラックドライバーの年間所得は、全産業の平均と比較して、大型トラック運転手で約1割低く、中小型トラック運転手で約2割低くなっています。一方で年間労働時間は、全産業の平均と比較して、大型トラック運転手で約1.22倍、中小型トラック運転手で約1.16倍となっています。高齢化も進み、女性の進出も極めて低い実態となっております。

トラック運送事業の生産性向上・労働環境・取引環境向上の必要性・緊急性の根拠はまさにここにあります。日本の貨物輸送でトラックの分担率は、トンキロベースで50.1%、トンベースでは91.3%です。トラック輸送が成立しなければ、生産も流通も成立しません。

全事業おしなべて厳しい経営環境にある中で、運送事業者も事業の効率化・近代化に邁進し、自ら生産性を上げる努力を怠ってはなりません。しかし、運送事業の窮状は対岸の火事ではありません。荷物はあっても、車はあっても、人がいなければ運べません。ドライバーの給与を

含む待遇改善は待ったなしの課題です。今日の議論は、ぜひそういう視点を持って参加していただくよう切にお願いします。

5. 配布資料の確認：

- (1) 議事次第
- (2) 委員名簿、出席者名簿、配席図
- (3) 資料1 平成29年度パイロット事業について
- (4) 資料2 労働時間に関する制度の見直しについて
- (5) 資料3 取引状況に係る運送事業者からのヒアリング結果
- (6) 資料4 下請・適正取引ガイドライン及び書面化について
- (7) 資料5 荷主への協力依頼について
- (8) 参考資料 第7回／第8回広島県地方協議会 概要資料

6. 議題：

- (1) 平成29年度パイロット事業（実証実験）について
- (2) トラック輸送における取引環境・労働時間改善について
 - ① 労働時間に関する制度の見直しについて
 - ② 取引状況に係る運送事業者からのヒアリングについて
 - ③ トラック運送事業の取引環境・労働時間改善に向けた取り組みについて
 - ④ 意見交換
- (3) 今後の協議会の進め方、スケジュールについて

7. 議題の内容：

（三井先生）

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の開催においてご挨拶させて頂きたいと思います。改めて本協議会発足当時の資料を紐解いていきますと、中央で協議会が設置されました背景は、国会にて提出された労働基準法改正案において長時間労働の抑制、時間外労働に対する割増賃金引き上げが厚生労働省の労働政策審議会で議論されていく中で、特にトラック運送業界については、運送業界だけの努力では解決が困難であると厚生労働省から国土交通省へ呼びかけがありまして、中央及び全国47都道府県に協議会が設置されたわけでございます。

今年の1月から開催されている通常国会でも、働き方改革国会と称して、まさに労働基準法の改正の実現に向けて議論がされております。労働基準法が改正になりますと、運送業界におきましても現状の労働基準法適用除外、改善基準告示の適用から、法施行5年を目途に年960時間規制が適用になりまして、将来的には他の業種と同じ年720時間規制が適用されるということでございます。これは、昨年3月に閣議決定した政府の働き方改革実行計画に盛り込

まれております。本日の協議会では運送事業者、荷主事業者それぞれの立場から忌憚のないご意見を頂きながら、トラック運送業界の改善に向けて取り組んで参りたいと思います。それでは議題に移りたいと思うのですが、その前に中央協議会での動きや地方協議会の現状について、事務局よりご報告して頂きたいと思います。よろしくお願いします。

(事務局)

事務局を担当しております広島運輸支局の橋本と申します。まず、中央の動きですが、中央協議会におきましては、来年度以降に策定されますガイドライン等についての議論が行われているようですが、詳細につきましては、まだ開催されておられませんので、次回以降の協議会にてご報告させていただきます。なお、概要につきましては、国土交通省のホームページでもご覧いただけますので、よろしかったらご覧いただければと思います。

それと、昨年度と今年度の2か年にわたりまして、各県の協議会で取り組んで参りましたパイロット事業ですが、平成30年度につきまして、中国ブロックにおきましてはこれまでの実証実験で得た成果と課題を踏まえて、費用対効果の見える化を図りながら、より詳細な改善提案を行うコンサルティング事業ということで実施することになります。

当事務局では、広島県地方協議会として、引き続きコンサルティング事業の実施へと考えておりますが、その是非につきましては、本協議会の終盤で委員の皆さまにお諮りしたいと考えております。以上のような情勢ですので、次年度もぜひともこの広島県地方協議会を継続させたいと考えております。引き続き、ご理解ご協力よろしくお願い申し上げます。なお、本日の協議会は、本年度の締めくくりとなります。皆さまのお手元に本年度開催致しました第7回、第8回広島県地方協議会の概要を資料の最後に参考資料としてお配りしております。本日の議論の参考として頂ければと思いますので、よろしくお願い致します。事務局からは以上です。

(三井先生)

ありがとうございました。それでは議事に入らせて頂きたいと思います。それではさっそく議題の方に参りたいと思います。日本PMIコンサルティング株式会社の小坂様よりご説明の方よろしくお願い致します。

(1) 平成29年度パイロット事業（実証実験）について

資料1 日本PMIコンサルティング株式会社 省略

(三井先生)

ありがとうございました。それではオタフクソース様の方から、実際の感想の方を頂きたいと思います。よろしくお願い致します。

（オタフクソース株式会社：小田部長）

オタフクソースの小田と申します。今回は、小坂先生、トラック協会の皆さま及び関係者の方々にお世話になりました。今回、ちょうどタイミング的に九州の配送について考えていたときに、パイロット事業のお話を頂きまして、私とすれば横持ちであるとか積載率であるとかそういうところばかり目を向けていたのですが、やはりこの待機時間・労働時間の短縮について非常に効果が表れたということで、うれしく思っております。やはり我々荷主の立場からしますと、物流パートナー様といかに一緒に問題点を解決していくかというのが、今非常に労働環境的に問題なところですが、今後もますます物流パートナーの皆さまと取り組みを強くしていきたいと思っております。

やはり経済が発展するには、物流が発展・改革しないといけませんので、そういった部分を含めて取り組みを行っていきながら、労働者が集まってくるような環境になればと思っております。本当に今回は私自身もすごく勉強になりましたので、今後ますます九州だけではなく、他の地域も一緒になって考えて、取り組みをしていきたいと思っております。ありがとうございました。

（三井先生）

ありがとうございました。他にご質問等なにかありますでしょうか。何かあればよろしくお願い致します。

（広島運輸支局：村上委員）

広島運輸支局の村上と申します。今回の取り組みについて少し具体的なところで教えていただければと思っております。九州方面で通過型倉庫から在庫機能を持たせることによって積載効率が上がったというお話があったと思うのですが、従前の荷の動きとしてですが、まず九州方面の拠点に製品が流れて行って、それから九州各地に商品が配送されていたと思いますが、これは言ってみればタッチアンドゴーみたいな形で九州に元々あった拠点で積み替えをして、すぐに運ばれていくような流れであったのかなと受け止めたのですが、そのところが一つ確認です。

それからもう一つ、今回の取り組みでは、倉庫を見直す、作業を見直すということで効率を上げたということだと思いますが、他のケースに当てはめてみたときに、運送事業者さんの仕事での改善に対するポイントであるとか、荷主さんの改善のポイントであるとか、一般的に共通するようなものがありましたら、併せてアドバイス頂けたらと思います。以上です。

（三井先生）

それでは今の質問を受けてPMIの小坂様、ご回答をよろしくお願い致します。

(日本PMIコンサルティング株式会社：小坂社長)

まず九州の物流拠点では、これまで改善する前の段階では、そこに到着後特に宮崎や鹿児島のような長距離のエリアにつきましては、そこで即積み替えをして、すぐに出発するという流れでございます。要は、多くの卸売りセンターや小売店さんでは、大体午前中指定というケースが多くございます。九州の福岡の物流拠点から鹿児島の卸しさんなどに持っていく場合には午前中指定という形になりますから、今回、九州の拠点に到着するのが、大体時間としましては11時～12時前くらいの時間帯になりますので、宮崎、鹿児島あるいは熊本の下の方辺りはすぐに積み替えをして輸送している。ですが一方で、福岡のエリアですとか、近隣のエリアにも輸送の場合には、翌朝早朝に積み込みをして、午前中着というケースがございます。ですので、到着のエリアによりまして、出発時間に即積み替えて持っていく場合もあれば、あるいはそこで一時的に保管をして、翌日の早朝に積み込んで速やかに発送するケースもございます。

もう一つ、改善のポイントにつきましては、今回、オタフクソース様とサンエクス様、さらに新生運輸倉庫様の3社の連携が非常に密接に行われております。他の地域の成功事例をみましても、双方のコミュニケーションとして気軽に話し合いができて、なおかつ何でも言うことができるといった関係作りというのが成功の要因です。そのような日ごろから話し合える関係作りがありますと、やはりちょっとした気づきから大きな改善へと繋がるということもよくございます。そういった気軽に何でも話し合えるような、担当者クラスの関係づくりが非常に重要であると思います。

あと運送業者さん、発着荷主さん全体的にみて、発着荷主のリーダーシップがないとどうにもならない。発着荷主さんのご理解がないと運送会社だけではどうにもならない。ですから、このような優良な事例が出ているケースでは、発着荷主のリーダーシップが非常に強いというところがございます。

(三井先生)

ありがとうございます。他にありますでしょうか。ないようでしたら、次の議題に移りたいと思います。それではお願い致します。

(2) トラック輸送における取引環境・労働時間改善について

① 労働時間に関する制度の見直しについて

資料2 広島労働局 省略

② 取引状況に係る運送事業者からのヒアリングについて

資料3 広島労働局 省略

③ トラック運送事業の取引環境・労働時間改善に向けた取り組みについて

資料4 下請・適正取引ガイドライン及び書面化について 広島運輸支局 省略

資料5 荷主への協力依頼について 広島県トラック協会 省略

（三井先生）

ありがとうございました。それでは各委員の皆様方から、トラック輸送における取引環境・労働時間改善について今年度3回開催して参りました協議会を通しまして、ご意見をお伺いしたいと思います。トラックドライバーの長時間労働の現状を踏まえまして、トラック運送事業が今後とも発展し、地域の経済を支えていけるようにどのようなことでも結構でございます。自社の生産性向上に対する取り組みや、それを行う際の苦労や思いなど、それぞれの立場から忌憚のないご意見をお願いしたいと思います。

（全国農業協同組合連合会広島県本部：仁城委員）

全農の仁城でございます。全農広島県本部におきましては多岐にわたって事業をさせて頂いております。その中で大きな課題2点を今日はお話させて頂ければと思います。

まず1つ目でございますが、我々は農業団体でございます、肥料などの生産資材を農家の方に配送しています。JAグループが担う肥料の半分以上は全農が主体となりまして、農家の軒先まで配送を行っています。肥料は非常に重たく、農家軒先配送ですので当然、手積み手降ろしといったところが主体となっています。我々、運送会社様との協力を頂いて仕事をしておりますが、地域密着型で事業を展開しており、肥料については地元の運送会社様にお願いをしているところです。ご存知のように地域においては後継者不足など非常に厳しい状況であり、今後の運送体系を含めて不安を抱いているところもあります。一気に解決ということになりにくいところはありますが、仕組みの見直しを検討しながら事業継続できるよう改善を図っていきたいと考えています。

2点目でございますが、産地では米や野菜などを作っています。産地でできた野菜などを都市部の方へ配送します。また、青果物は毎日一定量が出来ることにならないのが実態です。産地としては、出荷状況を毎日把握しながら、運送会社様と日々調整させていただきながら、配送を組んでいただいている状況です。適正配送が非常に難しい状況でして、仕組みを見直しが必要と考えています。また、全国的な青果物の流通につきまして、農林水産省の方から農産物の物流の改善や効率化に向けた取り組みの推進の通知があったところです。共同輸送への取り組みの拡大やモデルシフトへの取り組みの拡大など推進する通知です。これらにつきましては改善に向けて全国的に取り組んでいるところです。

また、去る12月5日、運輸局様の方より出向いて来て頂き、標準貨物自動車運送約款等の改正概要などをご指導頂いたところでございます。県内には地域JAが13あります。指導して頂きました内容について、JAグループの指導機関でございます広島中央会を通して徹底して頂いたところでございます。以上が全農で取り組んでいる内容でございます。

（株式会社福屋：宮田委員）

福屋の宮田でございます。百貨店ということでございまして、12月は繁忙期で皆さまもご存知の通りネット通販会社の荷物増を受けまして、荷物の総量規制あるいはそれに対してのお客様からのお問い合わせに怯えながら、大変心配をしながらも大手の2社の運送会社様のご協力で12月を

乗り切ったところでございます。また来年の１２月も心配しているところでございます。

前回の会議で大手２社様の配送料金値上げ交渉の話をしさせて頂きました。一般的には働き方改革＝我々にとっては配送料金値上げというふうなものと認識をしているところでございます。大手２社様と約半年に渡ってさまざまな交渉を行って参りました。しかし、先ほどの取引状況に関わる運送会社様からのヒアリング結果にもありますように、料金交渉は合意に達しない場合には交渉を打ち切るということが明示されておりますが、まさに値上げの交渉につきましては、運送会社様の主導でほぼ終息したのではないかと思います。

逆に言いますと、我々にとっては大変厳しい値上げ交渉でありました。同業他社様もほぼ同じような形で値上げを受けざるを得ないということで妥結をしているのではないかと思います。この春、３月～４月から、同業他社様も同じような形で運送業者様からの料金値上げを受けるということと同時に、お客様から同じような形で受け入れの配送料金の値上げをさせて頂くという動きになるだろうと思っております。私どもの業界の現状について簡単に報告させて頂きました。以上です。

（株式会社サンエス：福島委員）

福島市にあります株式会社サンエスで人事を担当しております福島でございます。弊社には商品物流センターがあります。そのセンターの責任者がどう感じているかを聞いて参りました。

弊社は作業服のメーカーです。海外の縫製工場で製造した品を海路で輸入し、弊社の物流センターに一旦ストックし、全国発送をほぼ毎日行っております。

この協議会の発足当時、弊社商品の流れを説明したと思いますが、今も変わらず毎日１４時に配車してもらっており、出車も変わらず１８時です。したがって、４時間弊社の物流センターの出荷場にトラックがある状況が続いております。

それはなぜかと言いますと、当日出荷予定商品の一時保管のスペースが無いからです。ベルトコンベアで流れてきた品をすぐにトラックに積み込んでおり、これに関しては当面改善の余地はないと感じています。ただ、１８時の出車時間に関して、日々商品の出荷点数が異なるのですが、必ず守っております。

お客様から様々なご要望があり、その一つに、注文当日の出荷要請があります。また、優先順位等も絡んで、トラックの出車時間ギリギリまでコンベア上に品があるという状態が続いている状況なので、４時間の滞在時間の短縮は難しいというのが現状です。

ヒアリング結果を拝見させて頂き、運転手の採用が厳しく、人手不足が解消されない中、ネット通販の取引量が増えている。打開策として、トラック運転手の待遇改善を含めて、運賃アップの方向に舵を切られた。

それに伴って、弊社にも値上げ要請があり、２０１７年１０月から数%の値上げに応じました。企業的には非常に厳しいコストアップになりましたが、配達してもらわないと困りますので、なんとか頑張っこのコストアップの吸収を図りたいと思っております。

弊社の物流センター責任者からのお願いがあり、それを報告させて頂きます。

「トラック業界の厳しい状況を理解し、値上げに協力したわけですから、現状をどのように改善さ

れ、生産性はどう上がったのか？ 将来どのようなサービスを考えておられるのか？ また、それぞれの事業所の強み—例えば、都市圏や地方発送のコストやスピードや確実性など—をお持ちだと思うのですが、それを広くPRしてほしい。」と、言っております。

弊社の現状について、以上です。

（広島県冷蔵倉庫協会：田中委員）

広島県冷蔵倉庫協会会長の田中と申します。まず、荷主という括りの中での発言ということではありますが、今回新しく改定されました約款の中でも、我々倉庫業も荷主という表現になっておりますが、なかなか厳しいのが、お客様から寄託物をお預かりして受寄する受寄者という位置づけで、荷主と言いながら荷物に対する所有権が無いというような立場ということで、その立場を踏まえた中で、前回もご報告させて頂きました「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並びに改善協力要請について」ということも自主行動計画表を作成し、日本冷蔵倉庫協会としましてはブロックごとに勉強会を既に実施し、自主行動計画を皆様に周知徹底してご理解を頂こうという努力をしております。

そんな中で冒頭でも申し上げたとおり、運送の皆様と寄託者の方を繋ぐ企業としての倉庫という立場で、二者に対して提言をしております。その提言をお話しておきますと、運送の皆様に対しては、情報共有の促進、オーダー不一致等の解消、手荷役の削減、ダメージ品基準の認識と取扱方法の統一、事前問い合わせと予定連絡のお願い、倉庫側導入バース運用方式への理解とお願いを提言しております。また、寄託者の皆様に対しては、運送依頼先との情報共有・運送情報提供、特定日集中の回避及び入出庫日程と数量調整への入出庫オーダーのルール化と遵守、小口貨物、少量多頻度、時間指定納品の削減、過度な賞味期限管理の緩和、外装ダメージ品の取り扱い、寄託商品の取引先への状況説明と協力依頼及び厳しい取引条件の緩和協議、費用の負担といったことが発生します、ということ運送業界と寄託者を繋ぐ立場として発信しております。そんな中で、我々としては、大きなことはできないので、地道なところで努力をしているのは、各社それぞれ聞いていますと、トラックを受け付けた後一旦離れて頂き、労働時間のカウントに入れないようにし、携帯電話等で呼び出してまた戻ってきて頂く。あるいは、寄託者との協議を密接に進めながら、当日入荷分からの当日出庫ということで、当日できたものを待って出荷するということが非常に増えておりまして、ある一部のお客様では40%の比率に達してきたということで、これを協議させて頂いて、その成果が20%くらいまで落ちてきております。今後、この20%をいかに落としていくかということについて協議を踏まえながら、運送の皆様にご迷惑がかからないような環境づくりの取り組みをしております。

（マツダ株式会社：木原委員代理）

マツダの木原でございます。自動車産業の取引先様を含めて、サプライチェーンの中で、トラック輸送というものが本当に重要と言いますか、なくてはならないものですし、この協議会での議論も我々も非常に重要なことであると受け止めております。生産のプロセスでよく重要なものとして、

品質・コスト・納期という言葉がありますけれど、それ以外にも安全、安心、法令遵守なども重視する必要があります。その上で、仕事に対する正しい対価を払うというのが大事なことで、そうしたときに、そういった部分がきちんと見えているかという我々から見えていない部分もありますし、改善しないといけないところもたくさんあると感じておりまして、今取り組んでいるのは全体を一緒に見ていく、構想の段階から一緒に考えていくということで、情報を共有しながらこういう改善ができるなど、そういう活動を少しずつやっていき、サプライチェーンを担う我々もこれらのことを踏まえて見える化を図り、その結果が適正な取引や運賃の値上げに結び付いていくのではないかと思います。引き続きこの協議会での内容や取り組みを大事にして参りたいと思いますのでよろしくお願い致します。

（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。私は先ほども出ました生産性の向上に絞ってお話させて頂きたいと思っております。全体として、私ども全従業員が作業自体の効率化を考えないといけない。自分たちの生産性ということについて、もう一度正面から向き合って、その向上に本気になって取り組んでいかなければならないということです。事務であるとか現場の作業であるとかを問わず、日々のオペレーションについて改善の余地がないか一つずつ検証する。場合によっては、業務の在り方を根本的に見直すことも必要であるし、また安定的かつ良質なサービスを提供するためには、お客様に対して作業内容に応じた適正な収受料金をお願いすることも必要であります。

併せて、急速に進化しておりますAIとかIoTなどのデジタル技術の活用を積極的に導入検討も必要になってくるところでございます。現在、弊社では本社にIT推進部というところがありまして、そこでRPA（ロボティック・プロセス・オートメーション）、要は単純な間接業務をロボットに行わせて軽減を図るというようなものでございますが、こういうようなものの導入の検討しながら、弊社に合ったRPAの選定ができればと思っております。今後、そのツールを用いて働き方改革を進めていきたいと思っておりますし、本年4月よりRPAの導入を予定しております。この生産性向上と先端技術の活用が弊社の競争力の強化、経営基盤の構築に繋がってくると思っております。

（福山通運株式会社：長原委員代理）

福山通運の長原です。どうぞよろしくお願い致します。私としましては価格交渉、今話題になっております値上げですが、先日14日に運輸局の方に2018年度の運賃表を届けさせて頂いたところでございます。実際、新運賃を届けさせて頂いてはおりますが、現状、大手様に適用させて頂いている運賃表は、ほとんどがまだまだ昭和50年代のものが多く、まだまだ利益が出るには程遠い数字となっております。

昨年から、特に大手様を中心に運賃値上げの方を強化させている部分もございますし、まだまだ50%くらいしかできておりませんので、引き続きやっていきたいと思っております。この目的は、やはり乗務員の確保に尽きるわけでございまして、値上げの部分のほとんどを乗務員の給与に持っていかなければならない状況でございます。

それから待機時間の問題ですが、当社も貸切りではなくて、ほとんどがそれぞれの路線でいろんなところに配達で回らせて頂く一環で、2時間待ちとか、一部交渉により改善して頂いているお客様もごさいますが、一旦離れて頂いて携帯電話でまた呼びますという話しも頂いておりますが、それはそれで、結局他で待って時間になったらそこへ行くだけで、他に作業はできるわけではありまないので、何か他にいい方法はないか今日もまさに他のお客様と話したところでごさいます。やはり車を預けるスペースの問題であるとか、なかなかお互いが納得できるところは難しいですが、30分くらいならまだ待てるかなと思いますが、やはり1時間・2時間になると辛いものがあります。双方WIN-WINの関係が築けるように協議を重ねながら改善していければと思います。以上です。

（芸北急送株式会社：竹本委員）

芸北急送の竹本と申します。この協議会に参加させて頂いて、我々実運送をしている運送業者が置かれている状況を解決するために議論頂いて、本当に感謝しております。今、大手の運送会社さんが値上げの話をされている中で、実際我々のような地域の会社は、なかなか一般の方に対しての値上げというのが直接できないので、荷主さんに対してコストを積み上げてお願いしているのが現状でごさいます。

先ほどからも委員の荷主さんの方から値上げに対して厳しい意見を持たれているのは実感しております。我々がさせて頂いております食品の共同配送の荷主さん（味の素さん、カゴメさん、日清フーズさん、ハウス食品グループさん）4社がメーカーさん主導の物流会社を作られて、実際に北海道それから九州でプラットフォームを作られて共同配送されております。私も味の素さんの食品を配送しておりまして、いずれ全国展開するということで、中四国もその流れになるのではないかと考えております。その取り組みを見ておりますと、大手4社の食品を集めることで積載率の向上やメーカーさん独自の方法で行っていたものを一つにまとめて統一化するなどの取り組みをされております。

私どもはメーカーさんから問屋さんに届けるのですが、問屋さんでの待ち時間が結構ありまして、それについては実際にメーカーさんが問屋さんでの待ち時間を知っているのかどうか、ということがなかなか伝わっていない部分がありまして、今、味の素さんの方から問屋さんの待ち時間について調査をしております。それを実際にメーカーさんの方に現実はどうですよというのを報告して頂いているという状況でごさいます。また、運賃の値上げだけではなくて、実際にそういう待ち時間等がなくなれば、今の金額で出来るのではないかとということも考えておりますし、今回の報告でもありましたように、荷主さんの協力なくしてこの協議会の結果は出ないと思っておりますので、これからも我々としても荷主さんに対してできることはやっていこうと思っております。今後も協力をして解決していきたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

(広島県トラック協会：岩本委員)

トラック協会の岩本でございます。いろいろお話しが出ておりますが、私ども協会としましてはこの長時間労働につきましては、ドライバー不足も要因となっているわけですが、いろいろ実証実験を踏まえて、先ほど日本PMIコンサルティングの小坂様からの説明がありましたように、やはり発着荷主における積み込み、取り卸しや待機時間などの改善が必要であると思っております。これらにつきましては、トラック事業者の自助努力というものでは解決できない課題でございまして、やはり荷主さんと運送事業者さんのパートナーシップ、何でも言える環境・関係の構築が不可欠ではないかと思えます。これまでの運送事業者側の指示待ちのスタンスから、提案できる環境へと変化をさせるということが必要だと思っております。

今のトラック業界、長時間労働や低賃金と言われておりますが、これは人材確保の面からも待遇改善を含め、魅力ある職場環境にすることが急務であり、そのためにも、トラック協会としまして適正な運賃の収受ために、先ほどご説明しましたが、昨年11月の標準運送約款の改正につきましてもトラック事業者、荷主事業者の皆様にも周知・啓発に取り組んでいるところであります。

また、昨年3月、働き方改革実行計画が取りまとめられて、先ほどもご説明がありましたように、自動車運転業務の時間外労働につきましては、改正法施行後5年後に年960時間の上限規制が適用され、将来的には年720時間以内という一般則を適用することとなっております。長時間労働を是正するための環境整備の推進をするということから、私ども全日本トラック協会及び各県トラック協会におきまして、政権与党に対して、働き方改革が実現できるよう中小企業に対する労働時間の短縮を支援する助成金の創設・拡充等、諸対策に係る補助・助成の予算要望を行っているところでございます。

先ほどサンエスさんの方から生産性向上のお話しがありましたが、私どもとしましては、安全・安心の輸送の確立をするという意味合いの中で、運賃だけではないですが、環境面や安全面等を踏まえて、コストアップによりそれらを賄うことで、安全・安心というものの提供を継続して行っていきたいと思っております。以上です。

(三井先生)

ありがとうございました。それでは行政を代表して村上運輸支局長よりよろしくお願い致します。

(広島運輸支局：村上委員)

いろんなご意見を頂戴いたしまして、いろいろと考えさせて頂いたところでございます。先ほどのパイロット事業の報告の中でもございましたが、荷主さんのリーダーシップ等ご協力を頂きながら、運送事業主さんも生産性向上を図りながら進めていって頂ければと思います。一つ考えるならば、荷待ち時間、あるいは荷積み・荷降ろし・荷揃えといった作業時間など、発生するコストに対して応分の負担をどう考えていくかということも含めて、今のトラック運送事業の長時間労働、低賃金の構造の中で、次の労働法規制の動きも踏まえて、どのように進めていくのが妥当なのか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。続きまして次の議題に移りたいと思います。

(3) 今後の協議会の進め方、スケジュールについて

事務局 省略

(三井先生)

ありがとうございました。それでは最後に若井先生より総括を頂いて本協議会を終わりたいと思います。若井先生、よろしくお願い致します。

(若井先生)

広島県立大学の若井です。今日のお話を聞いておりましたら、全体としてやはり人手不足の問題がございます。よく労働時間のわりに給与が低いというのをよく聞きますが、このトラック業界の場合は労働時間が長い上に賃金が安い。これを何とかしようというのがこの会議の目的の一つですが、実は皆さんご存知だと思いますが、今、有効求人倍率が非常に高くなっておりませんが、実は人が余っている職種もございます。それは、例えば一般事務のような事務的職種の求人倍率が0.3倍くらいしかありません。そのようなものもございます。

一つトラック業界の問題として、参入への敷居が高いといえますか、資格や免許が必要であるなど非常に高いハードルがあって、またトラック業界では今日出た話題が長くにわたって続いているということが、ブラック業界であるというようにイメージが悪く捉えられるということもあると思います。これらの問題は何としても解決していかないといけないなと思います。

それと昨今、宅配業界では大手が運賃を値上げしましたが、今年に入って今度は引越し業界が料金を上げるというように言っていますから、その動きも見届けたいと思いますが、パイロット事業の結果にも非常に興味がある成果が出ていると思いますので、取りまとめられたらぜひ見てみたいと思います。以上です。

以上