第３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 28 年 03 月 18 日（金）　10 時 00 分～12 時 00 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
谷 村　武 士　　広島県商工会議所連合会　幹事長
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
田 中　和 志　　日本通運株式会社　執行役員　広島支店長
八 田　弘 明　　福山通運株式会社　常務執行役員　中四国・九州統括部長
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
山 根　徹 吾　　公益社団法人広島県トラック協会　専務理事
福 本　秀 爾　　公益社団法人全日本トラック協会　理事長
三浦　　英次　　広島県交通運輸産業労働組合協議会　議長
中 山 光 治　　中国経済産業局　産業部長代理
星　　直 幸　　広島労働局　局長
小 川　晴 基　　中国運輸局　局長
小 畠　博 文　　中国運輸局広島運輸支局　支局長

４．開会挨拶：

（中国運輸局：小川局長）

ただ今、ご紹介に預かりました中国運輸局長の小川でございます。本日はどうぞよろしくお願い致します。第３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まして、ご挨拶を申し上げたいと存じます。委員の皆様方におかれましては、お忙しい中ご出席を頂きまして誠にありがとうございます。

この協議会の目的は、「長時間労働の抑制」と適正運賃の収受を始めとする「取引環境の改善」の２点でございます。これまで２回に渡り長時間労働の抑制にかかる課題及び対

策について検討して参りました。今回の第３回協議会におきましては、昨年９月に実施をした調査を踏まえた具体的な労働時間抑制対策などを検討し、来年度以降実施予定のパイロット事業につなげて行こうと考えています。

このパイロット事業におきましては、実態調査及びこの協議会での課題につきましてトラック事業者、発荷主及び着荷主の三者がそれぞれの状況を共有することで問題点をより明確に設定し、対策案を示すことを目的としております。その問題点を関係者で共有し、改善することは荷主企業においても業務効率の向上につながるのではないかと思いますし、また、トラック事業者、荷主企業双方の生産性向上にもつながると考えております。大変厳しい環境にあるトラック業界の健全化、活性化を図りますとともに、安全・安心でより質の高い輸送サービスの実現のために施策を着実に実行したい所存でございます。今後ともご理解ご協力の程よろしくお願い申し上げます。

最後に委員のみなさま方にはトラック運送事業の健全な発展とトラック運転者の労働環境を改善できますよう、忌憚のないご意見を頂きまして実りの多い会議としていきたいと思いますのでどうぞよろしくお願い致します。

５．議題：

⑴ トラック輸送状況の実態調査結果について

資料１の説明　広島労働局　省略

資料２の説明　広島運輸支局　省略

議題１に関する意見交換は以下のとおり

（三井先生）

ただ今、ご覧いただいた実態調査の資料ですと拘束時間が全国で３番目に長いということで、原因としては手待ち時間が考えられるということです。サンプリング調査の結果を基に、トラック事業者さんから現状等をお聞きすることで広島県特有の原因を絞り込むことができるのではないかと思いますので、皆様の方からご意見等をお願い致します。

（田中委員）

日本通運の田中です。トラック運転手の拘束時間を押し上げている要因の中に手待ち時間の問題がありますが、調査結果でも手待ち時間のデータが挙げられておりまして、どのデータにも共通するのが、荷主さん都合による待ち時間があるということです。

また、貨物形態で出荷に関連する荷役時間というのは、お客様と荷主様と深く関係してきているのですが、この時間についても拘束時間に影響していると思います。データから見えてくるポイントとして、荷主様側からのご要望通りに車両を投入しても時間通りに出荷ができていないことがあるという実態も挙げられると思います。原因としては、トラッ

クの到着順に関わらず、準備できている製品から出荷をしているということもあるのでしょうが、そのような原因を取り除くためにお客様、荷主様、トラック事業者で今まで以上に協議を重ねていかなければならいと思います。

（八田委員）
　福山通運の八田でございます。ただ今の説明をお聞きして意外だと思いましたのは、荷役時間が発より着の方が短かったということです。着荷主の方が待たされる、時間がかかるというイメージでしたが、６ページ（資料２）の発生状況の資料では発の方が長く、着の方が短いという結果で、イメージと逆で意外でした。

（竹本委員）
　芸北急送の竹本と申します。発荷主さんについても着荷主さんについても時間指定があるなしにかかわらず待ち時間が発生している。それからドライバー不足の状況に関しては、資料にもありますように業者、下請けさん共に不足しているので、事務職や管理職での対応など自社の中でなんとかやっていかなければならないというのが実態ではないかと思います。

（沖藤委員）
　沖藤運送の沖藤と申します。私どもは鋼材を専門に運ばせていただいておりますが、発荷主さんがほとんど鉄鋼メーカーさんでございまして、そこで待ち時間は当然あるのですが、生産にあたって出来た物をすぐに運ばなくてはならず、集荷をして一社に集めてそれを配送するというものでもございません。着荷主の関係でございますけれども、要するに特急品でございますので比較的そういう面では待ち時間は少ない、むしろどちらかと言いますと道中で交通渋滞や事故などが拘束時間に反映してきているであろうと思います。

（山根委員）
　ある程度全国と比べて広島県の状況を表しているなという思いですが、走行距離につきましてもやはり関東が集積地ですので、そこへ向けての発送ということになると長い距離になり、結果的に改善基準の制限時間を超えることにもなりかねないということもあります。
　手待ち時間につきましては、例えば荷主さんの品目別で課題にバラつきが出ています。私どもの耳に入ってくる情報でいいますと、大きなスーパーのようなセンター等では着荷主で大きな手待ちが出ているという実態はよく聞いております。

（福本オブザーバー）
　全日本トラック協会の福本でございます。資料の８ページ（資料２）から全国と広島県のデータの比較がございます。そこで赤字で書いてありますのが、広島が突出しているという事例でございますが、やはり拘束時間、走行距離が長い、東京までの足が長いということがございますので、拘束時間が１時間長い、連続運転時間も４時間を超えるなど必然的に休息時間が短くなる。そういうことで広島の場合は、東京に向かう関係があるかと思いますが拘束時間が長くなっている。
　それからもう一つは、９ページの①の最後のところで全国的には品目別に見ますと、農水産の拘束時間が長いですが、広島においてはそういったものが出てこないということで大変驚いた印象を持っております。

（木原代理委員）
　マツダの木原と申します。今回の「トラック輸送状況の実態調査」結果概要の中で、「輸送品類別」の内容を見ると、自動車部品が含まれているのかどうかが不明ではありますが、拘束時間の長さ、休息や休日が取りにくい状況であることを理解しました。我々も輸送業者様と共同で改善を進めており、引き続き取り組んでいきたいと思います。

（仁城委員）
　全国農協の仁城でございます。印象は、まず１週間のうち休日がないということです。そういう悲惨な状況を感じたところでございます。
　もう１点はドライバーの不足状況ということで約８割の企業様でドライバーが不足しているという状況でございます。我々、流通の業界におきまして、日々大変な実情であるということは感じておりますが、改めてドライバーの方々の改善に向けて発言しながら進めていきたいと思っております。

（宮田委員）
　福屋の宮田でございます。実態調査の結果の内容につきまして、我々は百貨店でございまして、マツダさんやＪＡさんとは若干、性格が違うところがございますが、やはり手待ち時間につきましては長い間お待ち頂いたということが実態としてあったことは事実でございます。それにつきましては現在、運送会社さまと問題を共有しながら手待ち時間の圧縮・削減を図っているところでございます。

（福島委員）
　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。よろしくお願い致します。まず、手待ち時間ですが弊社の場合、海外で製造して海路で輸入しており、そこに輸入された商品を全国発送しているのですが、発荷主との両方の立場があります。着荷主と

しての立場の場合は、ほとんど弊社の流通センターに来ますので、来てすぐ降ろして頂くというような流れですのでほとんど手待ち時間はない状況でございます。ただ、それを発荷主としての立場で全国発送する場合に若干生じることがございます。その日の出荷分を一か所に集めておくスペースがないので、コンベアで流れて来ると同時に積んでいくという場合に、それに関わって頂いたトラックドライバー様には待ち時間が１時間から１時間半発生しています。

（田中委員）

広島県冷蔵倉庫協会の田中でございます。先ほどのご報告があった内容の感想として申し上げますと、まず、荷物とお客様のオーダーと倉庫、トラックそれぞれのデータに時間軸がないというのが一番の大きな問題ではないかと感じております。荷物、倉庫、トラックを結ぶ時間軸の構築が非常に大きな課題だなと感じております。そして、倉庫の立場で労働時間の改善ということでお話ができるのは、手待ちと荷役というところですが、荷役というところにつきましては、この業界で数年前と直近にて大阪の方で実証実験をさせて頂いた例があります。その中で冷蔵・冷凍につきましては、手積み手卸しが基本になっておりまして、４ｔ車で３０分～４０分、１０ｔ車で１時間２０分前後が平均でしたが、ここ直近の調査によりますと４ｔ車で平均１時間、１０ｔ車で平均２時間という傾向が出てきております。この傾向を実験の報告を見てみますと、ドライバーの高齢化がかなり進んでおり、作業時間がここ数年で加速的に伸びているということが問題となっております。

（三浦委員）

労働組合の三浦です。荷主都合による手待ち時間の発生状況ということで資料を見てみましたが、輸送形態によっても変わってくるような気がします。

広島県から東京に行く場合、発荷主さんと契約をするわけですが、着荷主の方がイメージとして手待ち時間の状況が悪いという印象があります。例えば、時間指定で朝６時までに入らなければその日はもういらない、午前中までに入らなかったらもういらない等、東京の方まで行ってそういうことになると非常に困る状況でもあります。

もう一つはドライバー不足の状況です。若い人が最近、免許を取らないという状況もあるのですが、一番大きな要因は東日本大震災で建設業界もかなり人手不足で、そちらの方に人が大きく流れた結果、ドライバーとして集まるはずである人がそちらに流れていったという状況もあります。それに加えてオリンピックもありますのでその分、ますます運転手が不足しているということです。

⑵ パイロット事業について
　資料３の説明　広島運輸支局　省略
　資料４の説明　広島労働局　省略

議題２に関する意見交換は以下のとおり

（若井先生）
いろいろな問題があるのですが、ドライバーの不足は全国と比較しても広島県の方が少し高めであり、全国的にも切実な問題であります。また、トラック業界だけではなくサービス業自体も人手不足で、私が聞いたところでは政府、主に厚労省さんの方で取り組まれていると思うのですが、平成２８年度から高齢者の方の就労支援をしていくということを聞いております。そうは言いましてもトラック運送業では、ドライバー自体が高齢化して時間等が高めの傾向になってきているので、一概に高齢者を活用すればよいというわけにはいかないのかもしれません。人手・ドライバーの不足についていろいろな問題点があると思いますが、当業界の過剰供給体質解消も含めた提案をしていきたいと思います。

（田中委員）
パイロット事業のようなことを進めていくには、我々ももちろんそうですが、お客様にも何か目に見えるメリットが無いことにはなかなか進まないと思います。その中でお客様にとってメリットは何なのかと考えた場合、正直見つかりません。少し言い方を変えて、ドライバー不足の問題が出ておりましたけれど、いずれ、今約束している仕事ができなくなる時期が来るかもしれません。そうならないようにするためにはどうしたら良いかという考えでいかなければいけないかと思いました。

（八田委員）
１ページ（資料３）の図で発荷主さんと着荷主さんとドライバーと運送業者についてとなっておりますが、我々が感じる一番の問題があるのは、この間に３PL 業者が絡んでいるということです。実際には大手の流通業の中では必ず間に３PL 業者が間に咬むということになって、ここが我々にとって厚くて大きな課題であると思っておりますので、それも踏まえてご検討頂ければと思っております。
それと先ほどから高齢者のお話が出ておりますが、我々も人がいないという大きな課題を抱えておりますので、定年の際には個人個人を呼んで延長のお願いをしていっております。そういう状況でありながらも、人手不足というのは解決しない。年齢層にも出ておりましたが、５５歳以上の方は当社でも中国地区で言えば３５％くらいになっています。５年先の人の確保というのはなかなか難しく、若い人が入ってこない。特に大型トラックやトレーラーになればなるほど高齢者の層が大きくなっており、２ｔ、４ｔなどの中型です

とまだなんとか確保できるのでしょうが、長距離輸送や大型については一番大きな課題になってくると思います。

（竹本委員）
　今日出席をして頂いている荷主様につきましては、ご理解のある荷主様がこのような会で検討して頂いていると思っております。実際に今、データで出ているような長時間労働になっている荷主様に対してパイロット事業というものができれば一番解決につながるのではないかと思います。
　それとドライバーさん不足につきましては将来、荷主様にとってもリスクになるということを分かって頂きたい。我々運送業者もなんとか物流を止めないために、ドライバーさんを募集するにあたって、安全でないといけないとか、一般の会社の方と同じような有休がとれるような状況であるとか、いろいろと条件についても改善をしていかないといけないと思っておりますが、それが将来、働き手がいなくなって運送ができなくなるということを、荷主様のところでも一緒に考えて頂きながらやっていかないといけないと思います。

（沖藤委員）
　パイロット事業ということでまだイメージがわかないのですが、荷主さまそれから我々物流業者が是認した上でどのように改善するかということで、荷主さまにとっても物流業者にとってもメリットがないとなかなか難しいと思っております。と言いますのは、今既にモーダルシフトで物流が変わりつつあります。小口についてはパレット輸送になるのかどうなのかなど、現状を是認してパイロット事業が可能なのかどうなのかというところでございます。

（山根委員）
　トラック協会といたしましては、希望として西部地区と東部地区でパイロット事業をやって頂ければ理想かなと思います。全国一斉にするので無理が生じるかもしれませんが、希望として申し上げておきたいと思います。
　それともう一つ、これも希望的な質問をさせて頂きたいのですが、厚労省さんの改善事業について広島県内も対象にして頂けるのかどうかこのあたりについてもお聞きしてみたいです。

（三井座長）
　今、厚労省の方がいらっしゃいますので、ご回答して頂いてよろしいでしょうか。

（広島労働局）
　この件につきましては、全国で２０集団という枠がございますので、各都道府県で選定して頂いたものを本省の会議にて決定されますので、こちら側から広島だけどうかという判断はできないということになります。

（福本オブザーバー）
　全日本トラック協会でございます。この取引環境・労働時間改善の問題は、裏を返せば生産性の向上ということにございまして、この代案を安倍内閣が改革に入れている１つでございます。アベノミクスの成否は、サービス業の生産性にかかるということで、昨年の１０月にこの協議会が立ち上がりまして中央の協議会が合同でやらせて頂いたものでございます。その中でやはり、トラック事業者だけではなくて荷主の方々とも相談しながらできるだけＷＩＮ－ＷＩＮの関係でトラック事業者の方にもメリットがある、荷主の方々にもメリットがある、労働者にもメリットがある、そういうようなことを狙ってやっていく必要がございます。全国で１００件ほどパイロット事業の実施をしようということでございまして、先ほどの厚生労働省さんの予算もありますし、国土交通省さんの方でも予算を頂きますし、全日本トラック協会の方でも予算を計上します。全国で１００件というのは決して多い件数ではありませんが、一つ一つ改善していくことが大事であると思います。また、この協議会が労働基準法の改正案の６０時間の割増が施行されたら終わりというわけではなく、トラック協会としてもその後も引き続き取り組んで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。

（木原代理委員）
　今日の話で、いかに今ある問題を解決していくかということが大事ではありますが、メリットが何かという点では、やはり「安全と品質」がトラック事業者、荷主の両者にとって一番大事な点だと思います。パイロット事業の前にまず長時間労働の問題であるとか、休みの時間をとるということをやっていくということが、両者にとっての一番大きなポイントであるというふうに認識しております。

（仁城委員）
　パイロット事業についてというご説明をして頂きましたが、せっかく調査をされたということでございますので、この調査結果で特に広島県が特徴的なところをピックアップして頂きながらパイロット事業に取り組んで頂けたらと感じております。当然、取り組みにあたっては事業者の理解が必要になりますので、そのところも含めて事業に取り組んで頂ければと思っております。

（宮田委員）
　パイロット事業のイメージについては、この参考資料等を見ますとなんとなくはイメージが沸いてきているのですが、我々は百貨店でございまして、ある時は着荷主になり、ある時は発荷主になるということでございまして、どのような形で進めていって、一体我々に対してどのようなメリットがあるのかなと考えているところでございます。
　また、トラック事業者さんにおかれましても、長時間労働の改善ということで大きな問題となっているようでございますが、当然我々サービス業もまさに同じような長時間労働の問題を抱えており、なかなか具体的な施策が取れないというのが現状でございます。我々としましても、パイロット事業につきましてはできる限り協力をしていきたいと思っております。

（福島委員）
　資料の一番下のその他のところにもありますようにドライバーの不足については、全国レベルでも中国地方でも不足ということで、パイロット事業の施策の着眼点で女性ドライバーの積極的採用という部分が非常に有効な着眼点であるというように思います。私は人事担当で、新卒採用解禁ということで採用活動中であるのですが、採用数で見ますと企業は採用数を増やしています。採用数を増やしているのですが、なかなか思ったように採用ができていない状況であり、その中で女性の活用を今以上に重視していこうと考えていかなければならないと思っております。新卒説明会等で聞きにくるきっかけは、自分の知っている企業・職種に就きたいということで行動してくる。前回の会議の際、女性ドライバーの活躍のテレビ放映がありましたが、ああいったことを見聞きすることで、認識を広げることができるのではないかと思います。

（田中委員）
　先ほどご説明頂きましたパイロット事業につきまして、いくつか資料の方で挙げて頂いておりますが、このあたりをしっかり検証頂いて原因及びその施策を施して頂きたいです。そして最終的には、我々物流という仕事に関わる人間にとって、魅力的な職場であるということが一番大切なところだと思いますので、そこへ導いて頂ければと思います。
　広島県冷蔵倉庫協会という組織がありまして、その上に日本冷蔵倉庫協会という組織があります。その組織で、総会を経てということになりますが、2016 年度に新しくトラック待ち時間対策部会というものを設立します。ここでトラックの待ち時間について対策をとる部会を立ち上げて、かつ、この中でトラック予約システムの勉強会をするなど内容を深めて物流業者で認知していくための環境づくりをしますのでご報告を致します。
　最後に先ほどからドライバー不足という話が出ていますが、中型免許の創設によって若いドライバーがものすごくいなくなったのが大きな問題で、2019 年より緩和の方向にはありますが、まず若者が最初の職業として物流業を選ばない、特にトラックについて選ばな

い、中型免許を取って教習料を払ってドライバーになろうという若者がいない環境であることを懸念しております。

（三浦委員）
　労働組合の三浦です。パイロット事業の推進については非常に良いと思っております。ただ、４事業以上セットで選ぶのは非常に難しいのではないかと思っております。
　⑶ トラック運送事業の事業規制（運賃・料金当）について
　　資料５の説明　広島運輸支局　省略

（福本オブザーバー）
　本日はお忙しい中、三井先生の議事進行により円滑に議会が終了できたのではないかと思います。また、国土交通省、厚生労働省、経済産業省の方々の出席も頂きまして、これまでもご指導頂いておりますが、今後とも展開をしていきたいと思っておりますのでどうぞよろしくお願い致します。
　また、先ほど田中委員からご質問がありました中型免許の件でございますが、昨年の６月に道路交通法の改正をして頂き、おかげさまで１８歳から３．５ｔ～７．５ｔまでの車が運転できるという準中型免許という制度が、施行までもう少しお時間がかかりますが、来年の３月施行して頂いて、来年３月の高校卒業生からトラック業界に積極的に来て頂きたいと思っております。
　長時間労働等の問題のご指摘もありましたが、どうしてもこの業界は高齢化し、また、少なくなってきておりますので、そのような意味でも、今後のわが国の物流を支えていけるのかという疑問も出ているような状況であります。そういったことでこの協議会の成果を来年期待しておりますし、またこの広島の協議会が全国的にも大変活発な議論を展開して頂ていると思っておりますので、わたくしも参加させて頂きたいと思います。引き続きよろしくお願い致します。どうもありがとうございました。

６．閉会挨拶：
（広島労働局：星労働局長）
　広島労働局長の星でございます。本日は委員の皆さま方には大変積極的なご意見を頂きまして感謝をしております。この協議会も今回３回目を迎えまして今後、今日ご協議頂きましたパイロット事業について取り組んでいくことになります。こういった事業の成果を通じましてトラック業界の取引環境や長時間労働の問題が改善され、それによって労働環境全体が改善されていくということが私どもの期待するところでございます。
　現在、政府におきましても一億総活躍社会の実現を図るということで私どもの方でも働き方改革を進める取組を行っております。いずれにしましても先ほど福本理事長からもございましたけれども、働き方改革も生産性向上と切っても切れないものでそういった観点

からもしっかり取り組んでいかないと前に進んでいかないというふうに感じております。

高齢者の活用につきましても、高齢者雇用対策法あるいは雇用保険法の改正等６５歳以降の高齢者についても積極的に就労支援を行っていこうということで、雇用保険についても新たに６５歳を超えて雇用される方も雇用保険の被保険者として適用していくように法改正の議論を頂いているところでございます。

女性につきましても、この４月から女性活躍推進法を施行するということで、働きたいけど働けないといった潜在的な労働力をいかに就業の場に取り込んでいけるかということがこれからの経済振興の上でもポイントになってくるところだろうと感じております。今後とも委員の皆様方には、引き続き積極的なご意見を頂きながらパイロット事業の方も進めていきたいと思っておりますので何卒よろしくお願い致します。本日はどうもありがとうございました。

以上