第４回トラック輸送における取引環境・労働時間改善岡山県地方協議会《議事概要》

平成 28 年 10 月 24 日(月) 14:00～16:00
岡山県トラック総合研修会館「202 研修室」

１．開会

２．出席者紹介（委員名簿及び出席者名簿による紹介）
小野委員、近藤委員、万代委員欠席

３．開会の挨拶《井村中国運輸局自動車交通部次長》
〇お忙しい中お集まり頂き感謝申し上げる。
〇先週の鳥取地震について、中国運輸局へ甚大な被害ということで情報は入ってきていないが、気象庁の発表によると今後一週間同程度の地震が想定されるので引き続き警戒をお願いしたい。
〇本協議会は H27 年度に 3 回開催し、その中でアンケート調査を行った結果、業界全体の現状と課題、岡山県の現状について委員の皆様に認識を共有して頂いているところ。
〇今年度から全国的にパイロット事業を展開していくが、岡山県では既に実施され、一定程度進んでいると聞いている。
〇管内では山陽道で悲惨な事故が多発している。その中で鳥取・熊本地震でもライフラインとして物流が第一線で活躍しているが、いかなる時でも輸送の安全確保が第一である。パイロット事業の実施にあたっても、まず輸送の安全を第一に考えて、その上で改善策の取組みをお願いしたい。
〇委員の皆様には忌憚のないご意見をお願いしたい。

４．議題
（１）トラック運送業の運賃・料金の適正化に向けた動きについて
［資料１に基づき説明（岡山運輸支局)］～略～

【小郷委員】
〇運賃制度が認可制から（事後）届出制になったことで、荷主との取引を行いやすくなった、と整理されているが、実運送事業者としてはこれが為に運賃の決定主体が運送会社から荷主に移ってしまい、運賃の適正化が阻害されたと認識している。
〇ドライバーの作業内容について、荷主によって条件が異なり、引き受ける運送業者の作業内容が変わってきている。対価をいただかないとできない様々な作業まで運送業者（ドライバー）に義務化させる商慣習が続いている。本来運送事業者は輸送のみを行うため、

作業は作業料として別途頂戴したいと考えている。運賃・料金の構成が標準化されていない、共通認識になっていない現状が、トラック事業者の窮状につながっている。
○以上 2 点を共有の知識として頂きたい。

【事務局】
○トラックドライバーの労働時間に関する制度に関するパンフレット（その他配付資料）を 29 万部荷主企業・団体に配布している。
○運賃料金制度の変遷（その他配付資料）についての説明。
○運賃料金の適用方法については細かく規定されている。荷役については荷主負担というように定められている。
○ただし、附帯作業についてはサービスという側面もある。
○作業中の事故等が発生した場合は、賠償責任の話にも発展しかねない為、あらかじめ書面により、誰がどこの作業までを負担するのか定めておく必要があると考える。
○国土交通省では価格交渉ハンドブックを作成する予定と聞いている。
○岡山県トラック協会では自社の運送原価を把握するために原価計算セミナーを開催しているところ。
○頂いたご意見については中央に届けたいと考えている。

（２）平成 28 年度パイロット事業（実証実験）について
①対象集団の選定経緯について
［資料 2 に基づき説明（岡山運輸支局）］
○対象集団の選定に時間が要したことについてご心配をお掛けし申し訳なかった。
○様々な業界の事業者に対してアプローチした。パイロット事業の趣旨は理解頂けたが、荷主側に対して具体的なメリットを示しきれなかったことが選定に時間を要した一番の原因と考えている。
○キリングループロジスティクス株式会社岡山支店（以下、KGL）については、同社が取り組んでいる業務改善内容とパイロット事業の方向性が合致していると判断頂けたことから今回参画の運びとなった。
○KGL のご尽力により運送事業者である 3 者（ケーエルサービス西日本(株)、昌栄運送(株)、岡山スイキュウ(株)）も参画頂けることとなった。
○その後、日本 PMI コンサルティング(株)小坂社長を含めた打合せを行い、パイロット事業のスタートを切った。
○本事業の予算はトラック協会の予算であり、契約等の事務作業も円滑に行われた。
○今後については、事務局としてスムーズに事業が行えるようサポートして参りたい。

【辻委員】
○ＫＧＬでは５年ほど前より、取引環境・労働時間の改善を進めなければ我々の商品を安定的に運ぶことができなくなるとの危機感から全社で改善活動を展開している。
○今回、お話を頂いた際に、対象集団としてふさわしいか判断が難しかったが、本事業によりコンサル等が参画することで、よりレベルアップして参考になるような取り組みになればと考えている。
○可能な範囲で取組内容をオープンにして、何かしらの参考になればと思っている。残りの期間しっかりやっていきたいと思う。

②パイロット事業の進捗状況について
［資料３に基づき説明（日本 PMI コンサルティング小坂社長)］

【辻委員】
○資料の補足説明をしたい。
投影された資料は８月の出荷数量が多く、荷待ち時間が多い時期での内容となっており、最も問題がある時期の実績であることをご理解願いたい。
○特約店などへ向けた積込みを終えるのに工場内倉庫を 4～5 箇所移動しなければならず、倉庫間移動だけでも時間がかかる配置となっている。現在、各倉庫に保管する在庫配置の変更等を行い、移動の頻度を削減することで時短にチャレンジしている。

【有利座長】
○（資料３　P10 について）特約店までの運送で終わるケースもあるのか。

【辻委員】
○KGL が運送する範囲としては、特約店（大手の量販店）への運送までである。そこから先（量販店から小売店までの運送）は特約店（量販店）の物流網になる。

【林田委員】
○事業の取り組みについては 3 分野（出発前積込み、輸送業務、到着後取卸し）に分け、出発前にスポットを当てての改善の取組がなされているが、運送業者としてはトータルで考えなければならないと思っている。
○例えば、先積みをした場合はお客様へは朝到着で、午後には帰庫することになるかと思うが、その後に翌日に向けて先積みをすると、その間に拘束時間の問題（待機時間）が発生することになるのではないか。

【辻委員】
○我々としてもトータルの拘束時間を減らしたいと考えている。先積みを増やさなければならないのは、お届け先の意向のほかに、朝に積込みが集中し待機が発生していること・物量を分散したいといった目的がある。その日の注文がしまってから一刻でも早く積込みできるよう拘束時間の改善に向けて取組を進めているところである。

【小郷委員】
○運送事業者としては荷主専属で配車しているため、KGL によって労働時間が決まってしまう。本事業の目的は労働時間の改善である。1 台の車両が専属で入って 1 日どのような動きをしているのか、（休憩時間等含めて）労働者単位で検証し、それが労働基準法内に収まるものなのか。運送事業者（ドライバー）の労働時間がどの程度改善されるのかを検討しなければならない。
○ドライバーは出社し、点呼を受けて出発し、荷主の元へ行く。運送終了後帰庫するまでが拘束時間となるため、これらの時間が加味されていない。この時間を考えた上で労働時間が縮減されるのかを検討しなければならないのではないか。

【辻委員】
○KGL としても配車システムを導入し、100%とは言わないが、社内に 13 時間を越えないよう、ドライバー1 人毎の労働時間を管理している。これには車庫地から工場までの時間や得意先における時間も含まれている。すべての工程を管理させていただき、日々の配送計画をたてている。
○さらに KGL の拠点での待機時間を常時なくすためには何ができるのか、また、お届け先における待機・附帯荷役などを含め、いかに法令等の基準に沿ったものにしていただくか、といった課題をメーカーとともに取り組んできていることをご理解いただきたい。

【有利座長】
○小郷委員、辻委員の視点・内容について、いずれ分かり易くまとめて行く必要があると考える。

【中岡委員】
○（資料 3 P13 について）岡山工場で生産された飲料は中四国エリアのみの配送となるのか。

【辻委員】
○岡山工場を起点にしたトラックは特約店・量販店への配送は中四国エリアのみとなるが、その他、岡山から神戸工場など他の工場への在庫移動を目的とした運行がある。

【中岡委員】
○近距離・中距離・長距離のなかで困るのは長距離。KGL の出荷の手配、先積みなど近距離輸送の対応に限っては理解できる。
○ところが 24 時間の範疇で考える関東方面の長距離になると、かなりきつい積込みなどが起こってくる。そこでできるだけ待ち時間を短くしていくわけだが、困るのは関東などへ行った翌日の帰り荷が前もって予定されていない難しい現実があることだ。
○総じて言えば、行き荷主と帰り荷主のお互いの積込み場所、配送先も含めた中で、検討して良い事例を出していただければ有り難い。

【辻委員】
○ご指摘どおり長距離になればなるほど、近場と比べると管理が難しい。我々以外の行程で遅れが生じたものについての対応は難しいと認識している。
○すべて KGL の仕事で完結できるものであれば、私たちの努力の範囲であると思うが、私たち以外の運行が入ってしまっている場合、それがしかも実運送会社さんの仕事である場合がまれにあるので、それをどう捉えて改善していくべきか課題としては認識しているが、まずはできるところから着実に改善していきたいと考えている。

【有利座長】
○同じトラック運送といってもいろんな類型があり、それに対応したパイロット事業も必要であると思う。
○長距離とか帰り荷などの課題について、コンサルさんがこれまでに手がけられたものの中に役に立ちそうな好事例があればご紹介頂きたい。

【小坂社長】
○搬送品等輸送形態によってまちまちである。着側の問題もあるが、今回は発側である。
○時間計測してＫＰＩ（評価指標）として１台毎の滞留時間が１日、１週間、１ヶ月毎どの程度あり、標準時間をどの程度オーバーしているのか検証し、データを「見える化」して荷主と運送会社が協議した結果、労働時間を削減したという事例もある。
○これはドライバー、関係者の皆さんの意識を喚起していった優良な取組事例でもある。

【有利座長】
○他県での事例等があれば事務局（運輸局）からご紹介頂きたい。

【事務局】
○各県の取り組みについては全国の選定状況一覧に示されている。

○詳細は不明であるが、長距離の運送にかかる事業もあると認識している。
○他県の事例等については取りまとめの段階で明らかにされてくる。
○運送距離が長くなればなるほど管理が難しくなることは我々も理解しているところ。
○岡山県の事業としては近中距離となるが、これを長距離運送に向けた試金石と捉えて頂ければと思う。
○今事業においてもどの程度の成果があるのか、しっかり示していきたい。

（３）今後の進め方（スケジュール等）について
［資料４に基づき説明（岡山労働局）］～略～

【有利座長】
○今年度のパイロット事業のスタートはきることはできたが、日程的には後ろに押している状況にある。
○このことから、今年度事業は年度末にまとめの協議会を開催、そして来年度事業については、その前に１２月～１月にＷＧの形で検討したいという提案であるが、これについては諮ってよいか。
○特に意見がないので、これで了承とする。

（４）その他
○実態調査の概要版について正誤表を添付しているが、本編の修正版については委員の皆様に郵送で対応させて頂きたい。

５．閉会の挨拶《佐々木岡山労働局労働基準部長》
○活発な議論、感謝申し上げる。
○コンサル、辻委員からパイロット事業の中身について分かりやすくお話し頂けた。委員全員が事業について共通の認識を持てたと思う。
○運送事業者からは現場のご意見を頂戴した。
○短期的なことではなくて、長い目で見て事業を進めていきたいと思う。
○30 年度には一定の成果が現れるよう皆様方の知恵を集結して今後のスケジュールを進めて参りたいと思う。
○今年度事業は対象事業者の選定等に時間を要したことによりスケジュール感が遅れ気味であったが、年度内に WG の開催により、来年度の準備を早めにしていくことをご了解頂いたことから、事務局が協力して色々な提案ができるよう準備して参るので、引き続きご協力をよろしくお願いしたい。