

第8回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会 議事録

1. 日時

平成31年2月21日（木）10:00～11:50

2. 場所

一般社団法人埼玉県トラック協会 5階中会議室
(埼玉県さいたま市大宮区北袋町1-299-3)

3. 出席者

(委員)

古井 恒	流通経済大学流通情報学部教授
櫻井 郁夫	一般社団法人埼玉県商工会議所連合会専務理事
根岸 茂文（御欠席）	一般社団法人埼玉県経営者協会専務理事
島田 豊保	埼玉県倉庫協会常務理事
永田 勝	レンゴー株式会社物流担当
渋谷 富義（御欠席）	株式会社トッパンコミュニケーションズプロダクツ取締役
牧野 智一	埼玉県交通運輸産業労働組合協議会議長
鳥居 伸雄	一般社団法人埼玉県トラック協会会長
川島 満	一般社団法人埼玉県トラック協会副会長
加藤 正道（御欠席）	株式会社拓洋専務取締役
鈴木 孝明	東上通運株式会社代表取締役
尾野 嘉昭	カネオ興運株式会社代表取締役
木塚 欽也	厚生労働省埼玉労働局長
唄 繁樹	厚生労働省埼玉労働局労働基準部長
森高 龍平（代理）	国土交通省関東運輸局自動車交通部長
藤井 洋	国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局長

(オブザーバー)

飯塚 正芳	国土交通省関東運輸局自動車交通部貨物課長
宿谷 幸利	国土交通省関東運輸局自動車交通部貨物課専門官

(コンサル)

名取 雅彦	株式会社野村総合研究所システムコンサルティング 部シニアコンサルタント
-------	-------------------------------------

4. 開会挨拶（事務局）

省略

（木塚埼玉労働局長）

日頃より厚生労働行政の推進に御理解とご協力を賜り、感謝申し上げます。ご案内のとおり昨年の6月に、この4月から全規模の事業所に対する年次有給休暇、あるいは大規模事業所に対する時間外労働の上限規制が施行されます。特に、長時間労働の是正につきましては、1947年に制定された労働基準法におきまして、初めて時間外労働の上限が法律で規制されることとなりました。自動車運転の業務につきましては、法施行後5年後、すなわち2024年4月から、年960時間の上限規制が適用となるわけでございます。また、一般則、すなわち年720時間の上限規制の将来的な適用につきましては、引き続き検討することとなっております。自動車運転に従事するみなさまにおかれましては、長時間労働を原因とした過労死等が発生しているところでありまして、トラック運送業界におきまして長時間労働の是正、過重労働による健康障害防止は大変重要な課題であると考えております。

本日の協議会は、長時間労働の改善に向けて、2016年度から2年度にわたって行ったパイロット事業の成果である、私どもガイドラインと言っておりますけれども、荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインの周知方策についてご議論いただくものと承知しております。このガイドラインを広く周知して、荷主とトラック運送事業者の皆様が、自主的・積極的に長時間労働の改善に取り組んでいただくことを期待しておりまして、委員の皆様には、この周知方策について、忌憚のないご意見を賜ることができればと考えております。本日はどうぞよろしく願いいたします。

（森高関東運輸局自動車交通部長）

本日は本協議会にご参加いただきありがとうございます。また、トラック協会長の鳥居様はじめ、本日お集まりの皆様におかれましては、日頃より国土交通行政にご理解・ご協力賜っていることを、この場をお借りしまして感謝申し上げます。

先ほど、木塚労働局長様からもお話がありましたが、昨年働き方改革関連法案が成立したり、またトラック事業においては、貨物自動車運送事業法が議員立法で改正されたりと、非常に大きな変革のある年でありました。この協議会の取組みにつきましても、平成27年度からやっておりますが、パイロット事業等々を取りまとめたガイドラインを策定し、トラック事業の生産性向上に向けた取組みが着々と進んでいるところと承知しております。一方、今回の制度改正やガイドラインの策定したものを、きちんと実際のトラック事業の生産性向上につなげられるか、今回の制度改正に魂を入れる、そういった作業につきましてはトラック事業者の皆様の取組みにかかっているのかなと、考えております。

よく、理想を忘れた現実には混乱だとすれば、現実離れした理想は空虚であるといえますけれども、今回のガイドラインは理想的な取組みをまとめたものではございますけれども、そういったガイドラインが空虚なものにならないよう、是非本日の会議で、皆様からざっくばらんなご意見をいただくことができれば幸いと存じます。本日はよろしくお願い申し上げます。

(鳥居一般社団法人埼玉県トラック協会長)

本日はお忙しい中お集まりいただき、ありがとうございます。我々トラック事業者といたしましては、この埼玉の地方協議会において、倉庫の待ち時間というものを相当地に議論させていただいた訳であります。やはり待ち時間というのは、残業というもののの中で、長時間労働につながる、といった喫緊の課題になる訳であります。

今、埼玉だけではなくて、大阪の市場も非常に混乱していると。それは、市場に降ろす場所がない、また相当の車両が詰まっているという話を聞いております。埼玉の中でも、待ち時間は大分よくなってきておりますけれども、一部の業者のところに行きますと、長時間の待ち時間があるということを聞いております。やはりその辺の話を、我々もしっかり業者さんにお話をさせていただきますけれども、行政の方々からもしっかり注意・指導をしていただきたい、また改善をしていただくように話をさせていただきたい、と思っております。

また、よく言われるのが、我々バラ積みの部分もよく言われます。例えば、大型のトラックの荷台からバラ積み貨物を下ろすと、約1～2時間かかるということです。このようなものに対しては、やはりパレット化ということで対応をお願いしておりますし、また、業界の中の今までの商習慣をいう中でバラ積みが続いているという部分もございます。国交省では、農作物輸送のパレット化の委員会が立ち上がったというところで、我々もその委員会に期待しているところであります。

みんなで、働き方改革の中で、長時間労働とならないような施策を打っていかねばならないと思っておりますので、今後とも、ドライバーの不足という中で、時間を有効に使っていきたいと思っておりますので、皆様のご協力を得ながら、やらせていただきたいと思いますと思っております。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

(古井座長)

今回は第8回ということですが、前回から少し間が空いております。プロジェクトを進めるには、PDCAという流れがあります。PDは進んでおり、C、チェックというところで、啓発・啓もうということを含めまして、単なる情報の伝達ではなくて、情報の共有化、というところが本協議会の大切なところかと思えます。年度末のお忙しいところではありますが、忌憚のない、ご意見・ご質問をいただければと存じます。

5. 議事

古井委員 それでは議事に入らせていただきます。議事の進め方につきましては、各議題の説明が終わった後に意見交換、ということをお願いしたいと思います。それでは議題1、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」についてです。株式会社野村総合研究所、社会システムコンサルティング部シニアコンサルタントの名取様、よろしくお願いいたします。

名 取 「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」についてご説明を申し上げます。特に関係者の皆様には多大なるご協力を賜りまして、この場をお借りして、お礼申し上げます。策定経緯につきまして、概ね冒頭のご挨拶で出ましたので、内容の方から入りたいと思います。お手元のガイドラインをご用意ください。目次がございまして、大きな内容は2つございます。一つは、2番目に書いてあります「改善に向けたステップ」で、もう一つは「取引環境と長時間労働の改善に向けた対応」として、対応例の①から⑬まであります。実際の改革の対応策としてどういうステップがあるかというもので、2カ年のパイロット事業の優れた知見を集約したものになっております。今日は、この2点を中心に、皆様の材料として使っていただくために、内容をご説明いたします。

資料の4ページに、「改善に向けたステップ」として、項目だけ7項目あげてあります。内容は5ページからとなります。

最初の5ページですけれども、輸送の問題、ポイントは、トラック運送事業者だけが苦慮していても、荷主の方の出し方の問題があったりするので、関係者が集まって、意見交換ができる場を作ることです。それも、一時的なものではなくて、できれば定期的にそういった場を設けるといのが大きなポイントです。

6ページに行きます。会議体を設置して、ここで改革案を検討するのですが、出発点は現状はどうなっているか、ということです。現状の捉え方はいろいろな手法があります。自己申告でデジタコデータとか、最近はスマートフォンでデータを簡易に情報を収集できるということもあります。実態がわかったところで、次はどうしたら改革できるか、ということですが、7ページの下に「入荷」「検品」「棚入れ」「保管」といったプロセスを追って、どこに問題があるのかといったことを、しっかり関係者の皆様が押さえておくことが重要です。

次のページ、ステップ4ですが、問題点が明らかになったところで、関係者で議論して、どういうふうにトータルとしての最適化が必要と認識でございます。

続いてステップ5、そのための応分の費用負担を検討するということでございます。効果と負担を踏まえた費用負担をご検討いただきたいということ

です。

続いてステップ6、改善の成果を測定するための指標を設定するという事です。その方が効果が上がるだろうということです。数値目標を設定することで、見える化をしておくことが大切です。昨今、「K P I」という言葉が使われています。K P Iとは、KeyPerformanceIndicatorの略語で、目標の達成度合いを評価するために用いる指標です。物流事業者においてK P Iを使う、というのがポイントです。この10ページの図は、全体の取組みをわかりやすくしたもので、こういう評価指標を導入したものがこの一つのサイクルです。このガイドラインでは、このサイクルを物流事業者だけでなく、全体、荷主側にもK P Iの導入もありますし、より拡大して言うのであれば、着荷主側にもK P Iの導入をすることもあります。

続いてステップ7ですが、指標を設定したら、確認して評価してさらなる改善に取り組む、ということが必要ですし、2回、3回とP D C Aを回すことで持続的な改善活動も必要です。これらは12ページ、13ページにも掲載がございます。

現状を把握して、長時間労働の原因を把握し、業務内容の見直し・改善への取組みを行い、費用負担・効果指標を設けた上で、何度となく、数値の比較・検証を行って、さらなる改善に向かうことになります。

次のページ(14, 15ページ)に、長時間労働の原因と改善策を全体の対応をまとめました。左側に長時間労働の原因、右側にその対応策を示したものです。今回まとめたのは、皆様方にわかりやすいように体系的にまとめたもので、それぞれの原因について、矢印でその対応例を示したものです。

まず一つ目、予約受付システムの導入です。先着したトラックから順番に積み卸しを行うような場合において、その順番に処理されるということが見受けられます。これを解消するための一つの方策として、17ページの上ですが、長時間待ちを解消するため出発時に着時間予約を行い、併せてパレット積みにも改善することで、4時間30分の短縮を図った、というものになります。右上に事例集のページ数が掲載してございますが、事例集自体は相当なボリュームのものになることから、目次のみお示ししたものをお配りしておりますので、ご確認ください。

次の18ページのパレットの活用についてですが、わかりやすい例としては19ページの下の例ですけれども、幕板などの付属品について、荷主の協力を得て、バラ積みではなく、パレット積みに変更して効率化を図ったというものです。パレットを使った場合、費用負担の問題がありますが、ページ上の静岡県の例では、プラスワンボックスというものを導入しました。ご参考にしていただければと思います。

次に20ページ、対応例3、荷主からの入出荷情報の事前提供ということで、発荷主の協力により、早めに入出荷情報を運送事業者、着荷主の関係者が共有することで、運送事業者は事前に荷造りの準備ができ、着荷主についても事前に仕分けラベル等の準備ができるといったことになります。次の2

1 ページが具体例ですが、受注情報を事前に9:45、11:05に得ておき、運送事業者に配車準備を実施する時間を提供できることで、待機時間の削減が可能になった、というものです。これで30分から2時間程度の短縮が図れました。次の22ページ、23ページですが、幹線輸送部分と集荷配送部分の分離ということで、集荷から幹線輸送、配送までを全て同じトラックで行うのではなく、集荷担当と幹線輸送担当を分離したり、幹線輸送担当と末端配送担当を分離したりすることで労働環境の改善が可能、というものです。23ページ下の例ですが、中部で積込みを行い、関東で複数箇所の集荷を行い、中部で荷卸しをされていて、これだと拘束時間30時間以上となっていました。元請けの物流事業者に対してこの関東での集荷部分を委託して、荷主の協力も得、拘束時間を短縮したものです。

次に24ページ、対応例の5で、集荷先や配送先の集約です。25ページの上、愛媛県の例なんですけれども、卸先を数カ所回るため拘束時間が長くなっていたものを、発側で卸先を集約することで、着側での時間を短縮した例となります。

次に26ページ、運転以外の作業の分離ということです。荷卸しや積込みなどを別の作業員が行うことで、就労環境を改善するということです。27ページの上は高知県の例ですが、荷捌きスペースを確保することで、積込みをまとめて実施しました。これで4時間の積込み削減時間となりました。

次に28ページ、出荷に合わせた生産・荷造りです。29ページが事例ですが、出荷に合わせた生産体制と取ることで、1両あたりの積込み時間が90分から50分に短縮しました。

次に30ページ、対応例8ですが、荷主側の施設面の改善です。31ページの上が事例ですが、これまで、荷の受入れ口が1箇所、すごく荷待ちが発生していたものを、1箇所バースを追加し、かつ1階で行っていた荷造りを2階で行うことで改善が図られた、というものです。

次に対応例9、32ページですが、十分なリードタイム確保による安定輸送の確保ということで、33ページの上は宮崎県の例ですが、カーフェリーに間に合うように当日に加工・集荷していたものを、予冷庫を活用し、確実にカーフェリーに間に合うような運行とすることで、全行程を運転しなければならないリスクを回避したものです。

次に対応例10、34ページですが、高速道路の利用です。荷主に高速道路料金を負担してもらうことにより、拘束時間の削減に大きな効果が得られます。

次に対応例11、36ページですが、混雑時を避けた配送です。朝8時に荷積みを開始していたもので、これでは配送先ごとの仕分けができていませんでしたが、配送先ごとに積み荷を仕分けして、朝7時に荷積みを開始することで、荷積み時間の削減が行えたというものです。

次に対応例の12、38ページですが、発注量の平準化です。着側の荷物の処理能力を考慮して、発側の出荷台数を抑制することで、入荷量を平準化

し、結果、待機時間の短縮が図られた、というものです。

次に対応例 13、38 ページですが、モーダルシフトです。事例としては 41 ページの下の例ですが、和歌山県から出る荷物を、内航海運を活用することでトラックドライバーの労働時間を削減する、というものです。

以上となりますが、ガイドライン、事例集は厚生労働省、国土交通省、全日本トラック協会のホームページでもご参照いただけます。

古井委員 ありがとうございました。議題 1 についてご説明をいただきましたが、ご意見等ございましたら、お願いします。

古井委員 特に意見等ないようですので、次の議題に移りたいと思います。議題 2「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインの周知方策」について、事務局である埼玉運輸支局輸送担当青木首席運輸企画専門官よりお願いします。

事務局
(青木) 埼玉運輸支局の青木です。ただいまご説明いただきましたガイドラインの周知方策案について、簡単ですが説明いたします。

資料 2 と資料 3 をご覧下さい。資料 3 について、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会について」ということで、今年度・来年度の地方協議会の進め方が定められており、記の下、1 の平成 30 年度の(1)として、今回策定したガイドラインについて、地方協議会の場を通じてその普及・定着を諮ることとされていることから、ただいま議題 1 としてご紹介をさせていただきました。併せて、本日参加されている各委員が所属されている団体等の傘下会員へ周知することとされたい、といったことが通達で示されております。この通達に基づいて、周知方策についてご提案させていただきたいのが、資料 2 となります。4 項目ありますが、まず一つ目、広報誌・パンフレット・HP などあらゆる媒体を通じた広報ということで、運送事業者団体の広報誌への掲載、荷主団体の広報誌への掲載依頼、埼玉運輸支局、埼玉労働局、埼玉県トラック協会等の HP への掲載といったものです。二つ目としまして、業界・団体及び関係機関と連携した周知の促進ということで、本地方協議会名による荷主団体への文書によるガイドラインの周知を考えております。具体的には、労働局で把握している労働基準協会の傘下企業、また中小企業団体中央会の参加組織である荷主団体、こういったところにガイドラインの周知を行っていきたいと考えております。次に 3 ポツ目、埼玉労働局及び各労働基準監督署で開催している働き方改革関連法にかかる説明会」におけるガイドラインの周知を考えております。最後ですが、荷主及び運送事業者向け講習会等における周知活動ということで、直近では 3 月 4 日に埼玉県トラック協会主催で物流セミナーが開催予定ですが、こういった機会を捉えて周知を図ってまいりたいと考えております。

- 古井委員 ありがとうございます。あらゆる手を尽くして、という感じですが、今のご説明に対して、ご意見等あればよろしく願いいたします。
- 古井委員 それでは特にないようですので、次の議題に移りたいと思います。議題3「ガイドラインに基づく取組みについて」の説明を、事務局からお願いします。
- 事務局
(青木) それでは引き続きまして説明をさせていただきます。今般のガイドラインの策定内容を受け、実際にどのようにガイドラインを活用していくのかということを経済局からご提案いたします。まず参考で見たい資料がございまして、それが資料4になります。平成30年3月16日付けで、関東運輸局、厚労省の各都県の労働局、関東経済産業局、公正取引委員会の連名で、運送委託企業者あてに「トラック運送事業者との適正取引及び労働時間のルールへの御理解と御協力のお願い」ということで、昨年度発出しております。内容については、添付のチラシ類、リーフレット類といったものになります。この文書は約900企業程度に配布させていただいたのですが、そのうちの約3分の1程度が純粋な荷主企業ということになっております。事務局としては、来年度の取組みとしまして、送付した荷主企業・団体等の情報を活用して、このガイドラインのパンフレット及び資料1のガイドライン事例集の目次部分の2つを、対象の企業に対して送付した上で、ガイドラインの内容に関して、また昨年送付したリーフレット等に基づいて、何らかの取組みをして何らかの改善がなされた等、そういった内容をアンケートといった形で調査を実施しつつ、それとはまた別に、もうちょっと掘り下げた形での情報集約ということで、事例集を見ていただきたいのですが、これは品目・地域に分けて、パイロット事業で取り組んだ内容が検索できるよう目次が作成されております。これを、例えば県内でいえば県北と県南での仕事の仕方の違いがあるでしょうし、輸送品目、例えば食品と重量物等であれば輸送の仕方や改善すべき内容も違うといったところもありますので、地域や輸送品目が重複しないよう配慮しながら、運送事業者及び荷主企業を複数者抽出して、今回のガイドラインの内容に関して、実際の業務内容と比較して、参考になるようなところがあるか、自分たちでも取り組めるようなものがあるかといったことを、実際にガイドラインをご覧いただいた上で、ヒアリングという形で聞き取り調査を行いたいと考えております。これを平成31年度の当協議会での取組みとして行いたいと。アンケートの送付に関して、埼玉労働局、埼玉県トラック協会と連携して行いたいと思っております。このアンケートを進めつつ、先ほど申し上げたヒアリングに関して、荷主企業、運送事業者の選定をはかりながら、このガイドラインに関する取組みを掘り下げていきたい、と考えております。
- 古井委員 ありがとうございます。ただいまの説明ですが、来年度については、ガイドラインの周知活動と、ガイドラインのブラッシュアップのためのアンケ

ート調査やヒアリング調査を行いたい、という事務局提案でした。送りっぱなしではなく、そのフォローをしましょうよ、ということだと思います。これを踏まえ、ご意見等があればお願いします。

鳥居委員 周知徹底という部分の中で、アンケート・ヒアリングを予定しているのですが、埼玉にはいろんな業種の方の倉庫や工場があるわけです。それらのところは、しっかりと品目別にヒアリングをやってもらいたいと思います。ただ単に「何カ所だけ」ということではなくて、抽出の方法をしっかりと考えて欲しいと思っております。

古井委員 他にご意見等があればお願いします。アンケートを実施して、さらにその中の何者かからヒアリングをする、という流れかと思いますが。来年度の取組みについて、こんな手もあるんじゃないの、というのがあれば。

鳥居委員 先ほど品目別ということを申し上げましたが、第1回の地方協議会の前に、今現状がどうなっているかという質問をいただいて、回答している企業があると思います。で、待ち時間だとか、こういうところが長時間労働になってるよ、というアンケートを今お持ちかと思いますが、ある程度、その中からも抽出の枠を広げていただきたいなと。そこがちゃんと改善されているのかどうか、ただこういうパンフレットを出してやってくださいよと。我々業者も悪いんですけども、業者一丸となってお客様にいろいろと改善をお願いするということをやらなければならないんですが、なかなかお客様に物を申すということは難しいところですので、しっかりそういうところは、長時間労働の中の待ち時間がこれだけありましたよ、とか、そういうところに対しては改善がなっているかどうか、というところまで調査をお願いしたいと思います。

古井委員 アンケート調査のやり方に関するご意見だったかと思いますが。

(代理)
森高委員 鳥居様からの貴重なご提案ありがとうございます。調査を進めるにあたっては、当然のことですけれども、トラック協会様ともご相談しながら進めますので、どうぞよろしくお願いいたします。

古井委員 ありがとうございます。基本的にアンケート調査そしてヒアリングという流れについては、ご異論はないということで、協議会の方針としてとりまとめさせていただきます。今後、アンケート調査の設計だとか、対象事業者だとか、いろんなことがあるかと思いますが、よろしくお願いいたします。

古井委員 それでは議題4、その他ということで、埼玉労働局より説明をお願いします。

事務局
(三嶋) (資料 6 及び資料 6－2 に基づき説明。)

古井委員 ありがとうございます。今のご説明に関してご質問等がありますか。

牧野委員 自動車運転業務に関して、上限 960 時間ということは月単位平均 80 時間ということになり、厚労省が定める過労死ラインと重複するんじゃないかという意見も出ている。それと一般業務に関しては 720 時間ということですが、事業者で運行管理者だとか主任だとか営業所長だとかという肩書きを持った人が、運転業務に従事することもあるんですけども、こういう場合にどこまでが認められてどこまでが認められないのかという問題が出てきます。例えば、運転業務従事者ということは、一番最初に初任研修を受けているわけですけども、管理職とか運行管理業務の人というのは、初任研修を受けていない状態でトラック運転業務に従事することがある。この場合どこまでが認められてどこまでが認められないのかという問題が出てきます。基本的によく出てるのが、年間の半分までは、認められるということを言われているらしいのであるが、例えば 1 週間連続で運転したときとか、そういう場合はどういう解釈をしたらいいのかと。

事務局
(三嶋) まず 2024 年 4 月 1 日から、自動車運転従事者については、年 960 時間となりますが、単純に月で割って 80 時間までということではなくて、年 960 時間までというのは決まっておりますけれども、一般則の適用は引き続き検討していくこととなっています。それと 2 番目の場合ですけども、例えば普段運行管理者を普段やっている方が運転業務に従事するといった場合に、どのへんまで許されるかというのは、新しい制度における基準を把握しておりませんので、現時点では回答を差し控えさせていただきます。

他にご質問等がありますか。

古井委員

川島委員 教えて欲しいのですが、(上限) 80 時間というのをトラックドライバーでもやらなきゃいけないよ、ただ我々は改善基準告示ということで 293 時間というものを数年前にいただいて、とにかくこれ以内でやれば、我々は運行を安全に出来て、そして明るい運輸生活ということで、これを一生懸命守ろうということで、取り組んで参りました。まだまだ見受けられるところでいろんな状況があって、そこに達しているのか、ぎりぎりなのか、改善できているところがあるのか、種々いろいろ我々業界いろんな多岐にわたっておりますので、ただ、それに一生懸命取り組んでいる中で、またこの改善基準は、人間の構造は変わらないですから、ただどうも最近の法律を聞いていると、だんだん人間は弱くなってきているのかなと思うのですが、この改善基準はやはりこれから変わっていくのか、明確にですね、じゃあ具体的に、

数年後に改善基準が変わるから、今からもうこの時間になるんだよというものを教えておいていただかないと、やっと293時間になってこの内容で取り組んで、ツーマン運行をしようとか、休息時間をとって次の勤務にしようとか、というルールを一生懸命荷主さんにも伝えながらやっている中で、またこれが大きく変わってしまうのかなということを非常に懸念してます。是非その辺を教えてもらえればと思います。

いかがでしょうか。

古井委員

事務局
(長澤)

地方労働局の立場では明確にお答えできないのでご容赦いただきたい。厚生労働本省や国土交通本省で検討している内容であると思う。施行が5年後でございますので、それまでに考え方は示されるというのは我々も承知しているところである。情報が下りてきましたら、速やかに情報提供させていただく。

古井委員

ありがとうございました。なければこの辺で次に行きたいと思います。「来年度以降のロードマップについて」「標準貨物自動車運送約款改正後の手続状況について」「貨物自動車運送事業法の改正概要について」「引越の分散化について」これらを事務局よりお願いします。

事務局
(飯塚)

(「来年度以降のロードマップについて」資料3を基に説明。)
(「標準貨物自動車運送約款改正後の手続状況について」資料7に基づき説明。)
(「貨物自動車運送事業法の改正概要について」資料8に基づき説明。)
(「引越の分散化について」資料9に基づき説明)

古井委員

鳥居委員

ありがとうございました。何かご質問等がありますか。

引越の関係ですが、ある不動産のところで、相当まずい建物を建てて、3月末までに引越をお願いしたい、というような言い方をされているが、急に我々の方に振られても、今からできるかという、できない部分があると思う。やはりその辺のところは、国交省の方で何月までにという言い方をせずに、我々もあのニュースを聞いて、困ったなあと思っております。既に3月は、引越は、私のところもやっておりますけれども、もう既に満杯という状況です。この辺のところは指導をお願いしたい。

古井委員

事務局

急に発生した件でありますけれども、運輸局さんの方で何かありますか。

引越の時期をずらすということについて、徹底することは難しいんですけれども、粘り強く分散について、今回の某企業の件も含めて、周知に努めて

(飯塚)

参りたい。

ありがとうございました。他に何かありますか。

古井委員

牧野委員

資料8の3. と4. なんですが、「平成35年度末までの時限措置」という言葉が使われているが、それ以降は全く取り扱わないということか。それとも継続的に何か取り組んでいくということか。

(代理)

森高委員

法律の立て付け上、平成35年度末までの時限措置として、こういった規定として、運賃の告示制度がなされるというのであって、従前から荷主対策とかの取組みはしていたところであるが、今回大臣による荷主へ働きかけ等の規定が新設されたというところで、今の段階ですと、法律の立て付け上、35年度までの時限措置ですので、この国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設と、標準的な運賃の告示制度については、35年度末までの規定となっております。一方で、あくまでトラック事業の生産性向上、取引環境の適正化といったトータルのパッケージでやってる施策の一つのツール・手段というところで考えますと、こういった手段は、平成35年度末までの時限措置でございますが、このトラック運送における取引環境の適正化、労働時間の改善、生産性の向上の取組み、全般的な取組みというものは引き続き進めていく、という整理でご理解いただきたいと思います。

ありがとうございました。他に何かありますでしょうか。

古井委員

川島委員

本日は、ガイドラインということで、長時間労働に対する取組みということで、今後、ヒアリングをやっていく、ということですが、我々も会社に帰れば一事業者ですので、時間は短いにこしたことはないですし、長く働いてなんて一昔前のような運行管理をしているところはないと思いますし、あっても一部だと思います。健全な事業者は、今は時間を短くして仕事したいと思ってますし、実は荷主さんもその辺はよく理解しています。ただ時間は短くなるんだけど、賃金、実はこの会議でもガイドラインを作るためにいろんな試行をしたときに、賃金との兼ね合いを考えてほしいと。時間が短くなることが、例えば荷待ちにしても、その時間はドライバーはお金をもらっているわけです。ですから、家に早く帰りたいというドライバーもいれば、そういった時間で生活をしているドライバーもいます。時短になったことが、賃金が少なくなって、可処分所得が減って、結局我々の業界が「稼げないね」「お金にならないね」と。じゃあ辞めて、今は他の業界も人手不足ですから、そういったところで人が逃げていくっていうのが、そういうのがすごく悲しく思いますし、そういう人もいます。時間は短くなったが、収入は今までのものが確保されているという状況にしないと、運転免許制度も含め、今はインバウンドのおかげで景気も少し良くなって、荷量も増えていると聞いてお

りますので、ガイドラインのヒアリングの際に、しっかりと賃金軸という部分も把握して欲しい。世の中は所得を上げて行こうというのが、時間も短くという働き方改革という傍ら、安倍さんによく聞くと、所得を上げて行くというようなことも、マスコミ等々で聞いております。ですので、是非我々運送業の労働者の所得をしっかりと上げて欲しい、ともすると時短で手取りが3分の2になったという会社もあり、時間が短くなったからいいだろうと、そうしたらいっぺんに退職者が増えてしまったという事業者もあると聞いております。じゃあ新たに入ってくるかといったら、入ってこないというところで。結局そこに残っている人が、サービス業ですから、やらないといけないということで、一部の人が、片目どころか両目をつぶってその仕事に対応しなさいいけないそうです。再度ですが、ヒアリングの際には、運転手の賃金の軸もしっかり入れていただくということをお願いしたいと。

古井委員 どうもありがとうございました。切実な願いというか。ヒアリング項目の一つとして賃金の軸を、というご意見でした。他にありますか。

尾野委員 細かい話になってしまうが、今回のガイドラインでは、時間指定とかそういった話には触れていない。例えば、このお願いの文書に、パンフレットを見たところ、追加運賃という形で料金に反映できないかどうか、その辺のところもご検討いただければありがたいなと。また、従業員の通勤経路にあたってしまうような場合に、従業員が出勤する前に早く下ろしてくれだとか、そういう指定も中にはあるんですよ。時間指定イコール料金もかかりますよと。

事務局 それは、一般的な時間帯ではなくて、深夜早朝だったりとか。そういった部分が負担になると。割増賃金の時間帯になったりとか。

(青木)

そうですね。

尾野委員

川島委員 たぶん、約款の中に、荷待ち時間、荷扱い時間、走行時間というものをしっかりと分けろということだけど、その中にお客さんの時間指定というものがネックになって、運行の効率化が難しくなると。結局指定と指定の間が発生するので、待ち時間といってもそういう間で待つこともあるんですよ。このガイドラインを見ると、ほとんど同じお客さんに朝から夜まで囲われているという形が多いんだけど、運送の中では、午前中はAというお客さん、午後はBというお客さん、夜はCというお客さんという形で、もう10年以上も前に運送の効率化ということでどんどん取り入れてやろうというのがあった。お客さんの時間指定がある場合には料金ができればと。

最近、値上げのニュースをよく目にするが、その理由が物流費が上がった

鳥居委員 から値上げしますという言い方をされるんですけれども、上がってるのか上がってないのかわからないにしても、それを理由にされるのは困るんですよね。マスコミさんにも言って欲しいんですが、変な理由で値上げしましたというのは国民に対して、我々が暴利な運賃を取っているような言い方をされますとちょっと困るんで、よろしくお願いいたします。あと、通販なんかでは送料無料と、我々が無料で運んでいるようなイメージがありますんで、この辺は言葉を選んでいただきたいと思いますんで、その辺よろしくお願いいたします。

古井委員 いろいろまだおっしゃりたいことはあるかと思うのですが、以上で本日予定された議事は全て終了ということで、マイクを事務局へお返ししたいと思います。

平成31年 3 月15日

委員各位

埼玉運輸支局首席運輸企画専門官（輸送担当）

第8回トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会の
議事録の確認について（依頼）

過日開催いたしました標記協議会の議事録について、別添のとおりとりまとめましたので、内容をご確認いただくとともに、発言者や発言内容の訂正等がございましたら、年度末のご多忙の折、誠に恐縮ではございますが、平成31年3月27日（水）までにご連絡くださいますよう、お願いいたします。なお、勝手ながら期日までにご連絡がない場合には、訂正がないものとして取り扱わせていただきますので、あらかじめご了承ください。

なお、議事録の内容については、発言の趣旨を損なわない範囲にて修正を行っている箇所もございますので、この点もご了解おきいただいた上でご確認いただけると幸甚です。

また、今後メールでやりとりさせていただくこともあるかと存じますので、お手数ですが、下記アドレスに件名にお名前を記載いただき、本文は空欄のままメールをいただけると幸甚です。

【連絡先】

埼玉運輸支局輸送担当 森

電 話：048-624-1835

FAX：048-783-4191

e-mail：mori-f55wn@mlit.go.jp