

第1回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善千葉協議会 議事概要

日 時

平成27年7月27日（月） 10:30～12:00

場所

オークラ千葉ホテル 3階「エリーゼ」
(千葉県千葉市中央港1-13-3)

出席者

木 原 稔 (代理 君塚様)	一般社団法人千葉県商工会議所連合会 専務理事
花 澤 和 一	一般社団法人千葉県経営者協会 専務理事
斉 藤 輝 弘	J F E スチール株式会社 東日本製鉄所 常務執行役員 千葉地区副所長
井 関 哲 司 (代理 濱井様)	住友化学株式会社 千葉工場 副工場長 兼 生産管理部長
西 郷 隆 好	一般社団法人千葉県トラック協会 会長
角 田 正 一	角田運送株式会社 代表取締役 (一般社団法人千葉県トラック協会 副会長)
大 里 忠 弘	銚子通運株式会社 代表取締役 (一般社団法人千葉県トラック協会 副会長)
中 村 隆 則	南総通運株式会社 代表取締役社長 (一般社団法人千葉県トラック協会 副会長)
柳 澤 隆 善	株式会社高陽運輸 代表取締役会長 (一般社団法人千葉県トラック協会 副会長)
池 田 和 彦	株式会社池田自動車運輸 代表取締役 (一般社団法人千葉県トラック協会 副会長)
植 森 彰	日本通運株式会社 千葉支店長 (一般社団法人千葉県トラック協会 副会長)
麻 生 恵 (代理 小高様)	千葉県商工労働部長
白土師 孝	全日本運輸産業労働組合千葉県連合会 書記長
小 澤 真 一	千葉労働局長
又 野 己 知 (代理 長谷川次長)	関東運輸局長
齋 藤 隆	関東運輸局千葉運輸支局長

開会挨拶

開会の挨拶（事務局）

省略

（小澤千葉労働局長）

皆様、おはようございます。ご紹介いただきました小澤でございます。日頃から労働行政の面につきましては、格別のご理解とご協力をいただいております。また、委員の皆様におかれましては、お忙しい中、快くお引き受けいただき、ご参集いただきまして、ありがとうございます。この協議会は、全国レベルがひとつ、そのほか各県でもリサーチをいたしまして、トラック運転手の労働時間の縮減をテーマに取引関係等の改善策を検討し、実現を図るという目的でつくられております。国土交通省としては主に取引環境という観点で、厚生労働省としては主に労働時間という観点から話し合いをさせていただきたいと思っております。今までは掛け声だけの部分もございましたが、本気で取り組むという意思表示と受け止めていただければと思います。

労働行政は、従来より長時間労働による不正行為等の対応をしてまいりましたが、今国会におきまして、労働基準法改正法案が提出されました。現在、大企業の方のみ適用されている月60時間を超える残業の場合の5割増ですが、猶予されている中小企業の方々に對しても、平成31年度を目処に実施するという法律案を提出しております。国会の情勢等もございますが、成立した場合は平成31年度から実施されます。こちらの件に関しましては、その影響は大きいということで、順次、環境整備を図りつつ、中小企業の方々にも適用していくということでございます。環境整備の第一の策として、トラック業界の方々に労働時間の縮減について話し合いをしていただきながら、実現を図っていくために、この協議会を設置しております。

ご案内のとおりトラック運転手につきましては、他の産業に比べまして、長時間労働の実態がございます。トラック業界の皆様方にも、すでに、なんとか労働時間を短くする様々な取り組みやご努力をいただいているところですが、自主努力だけでは限りがあります。荷主の方々を含めた色々な形で環境整備を行わなければ、なかなか進むものではないことが判ってまいりました。トラック運送は、日本の物流の中心的な役割を支えるものでございますので、その流れが滞ることは日本経済全体にとっても非常に深刻な問題ですから、取引環境を整えながら、トラック運転手が長時間労働になることなく、業務もしっかりと行える労働環境を整備していくことを考えているところでございます。

こうしたことから、本協議会ではトラック事業者だけではなく、労働関係の方々、経済関係の方々、さらに荷主という立場でご参画していただく方々によって、トラック業界を取り巻く環境にごございます問題点の洗い出し、それから、取引環境と労働時間の2つの観点から改善方法を検討していただく、結果として業界全体の労働時間を短くしていきたいと考えております。しかし、ただ労働時間が短くなれば良いという問題ではございません。環境整備が整って、全体としての生産性が高まって、業界全体が適正に発展できるというところまで進めば良いと考えているところでございます。これから労働力のある人口が減

っていく中で、女性の活躍、あるいは若い方の活用を期待されているところです。そのためにも環境を良くする『働き方改革』を含めて、魅力ある業界に育っていただくことが必要かと思っております。本協議会で忌憚のないご意見を出していただきながら、そういった方向に進んでいくことを期待しております。本日はよろしくお願いいたします。

（長谷川関東運輸局次長）

皆様、おはようございます。日頃より私共、国土交通関係の行政に対する皆様のご理解とご協力をいただきお礼を申し上げます。また、本日お忙しい中、お集まりいただき、誠にありがとうございます。本日、又野関東運輸局長は所用のため、代理で出席させていただきます。

今ほど小澤労働局長よりご説明いただきましたが、トラック輸送に関しては、荷主の方々との間の適正な取引に向けた環境、長時間労働のあり方、それぞれ課題であると認識しております。トラック運送事業者のみのご努力では改善することは難しいということでございます。その中で、荷主の方々にお集まりいただき、議論を深めていくことは大変意義のあることだと思います。

一方、トラック運転手の確保が困難な状況にあり、職業としての運転手の魅力を取り戻すことが大事であります。トラック運転手の働き方も様々な工夫を施すことが求められていると思います。日本の経済を支えるトラック輸送が将来的に滞ることがないように、荷主の方々、トラック事業者の方々、行政機関等の連携のもと、長時間労働の抑制と取引環境の改善を目指してまいりたいと思っております。

本協議会では、一般論ではなく各都道府県における長時間労働の実態を捉え、具体的な改善方策を検討していくことが大変重要であり、これから時間をかけて具体的な成果を出していきたいと考えますので、関係各位のご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

資料説明

資料 1 の説明（千葉運輸支局）

省略

- ・以降進行について千葉運輸支局 齋藤支局長を選任

（齋藤支局長）

皆様、おはようございます。ご紹介いただきました千葉運輸支局 齋藤でございます。それでは、これより議事の進行をさせていただきます。

ただ今、事務局よりご説明があったとおり、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善千葉県協議会について」は、従前のパートナーシップ会議の改組という形でございます。パートナーシップ会議について簡単に説明しますと、平成 20 年当時に軽油価格の著しい高騰がありまして、トラック業界が厳しい状況でございました。国土交通省として中央も含めた全国で対策を取り、いわゆる「燃料サーチャージ制度」の導入を始めました。当

時はまだ広く知られていなかった状況でしたので、荷主の方々を含め、幅広く周知していただくためのひとつの会合としてパートナーシップ会議が設置されました。その後、適正取引の関係等、幾度となく開催してきました。今回はその枠組みを使用しながら、ひとつの大きな課題である長時間労働の抑制に対して、協議会を設置しました。委員の皆様におかれましては、忌憚のないご意見をよろしくお願い申し上げます。

それでは、議事に入らせていただきます。本日の議事の進め方につきましては、議題2について労働局より説明を行い、議題3について運輸支局より説明を行った後、意見交換を行います。その後、議題4について運輸支局より説明を行い、各委員よりご意見を願います。

まず、議題2.「労働基準法等の一部を改正する法律（案）について」労働局より説明をお願いいたします。

(千葉労働局)

議題2「労働基準法等の一部を改正する法律（案）について」説明

(齋藤支局長)

ありがとうございました。

続きまして、議題3「協議会の運営等について」運輸支局より説明をお願いいたします。

(千葉運輸支局)

議題3「協議会の運営等について」説明

(齋藤支局長)

ありがとうございました。

それでは議題2, 3について、ご意見等ご発言をお願いいたします。

(大里委員)

荷主からの野菜が出荷センターに集まり、出荷先が決定するまでの間ドライバーは出荷センターで待機しなければならず、この待ち時間が長時間労働に繋がっています。もちろん荷主と時間調整は行っていますが、出荷具合により、待ち時間が変動してしまい、どうしても細かいところまでは対応ができない状況で、手待ち時間が発生してしまいます。

お客様の指定された時間・場所(千葉から東京、埼玉、神奈川の京浜地区)へ輸送するために、道路の渋滞状況を考慮すると余裕を持って運行しなければなりません。会社としてはこういった事情を理解しているので、出発時間の判断もある程度ドライバーに任せており、ドライバーの時間管理等を厳しくすることはできず、管理体制で苦勞しています。

荷主からは、A地点からB地点まで何時までに到着するよう時間が指定されるだけで、時間短縮のために高速道路を利用したとしても、運賃に反映されることはほぼなく、悩ましい問題であります。

(齋藤支局長)

渋滞のところが悩ましいところですね。高速道路を使えば労働時間の短縮につながりますが、コスト面で厳しい状況にあるということですね。ありがとうございました。

(中村委員)

工場に集荷に行った場合、生産状況にもよるが2～3時間待ちは当たり前になっています。その荷物を夜積みし翌日に配送センター等を廻り配達します。配送センター等の発着時の作業効率を高めるために、帰荷も設定して午前5時に出発し、車の列に並びます。しかし、待機時間は長く、荷物を積み込み午前中に作業が終了しないこともあります。このため、配送の予定時刻に到着できなくなるようなおそれがある場合は、別のトラックを仕立てなければなりません。

大手企業ほど手待ち時間は長く、改善のための交渉に応じてくれることは難しいのが実態です。小規模の荷主さんは、ご理解をいただけることが多く、話し合いで改善しています。待ち時間の改善は、運送事業者だけでの自助努力だけではできません。そのためにも、行政と一緒に解決していく必要があると思います。

(齋藤支局長)

ありがとうございました。大手荷主の待機時間が長いのも、それだけ取引先が多いとも思いますが、改善交渉はなかなか難しいという状況ですね。

(柳澤委員)

まずは、このような協議会を設けていただき、労働局の皆様、運輸支局の皆様、荷主の皆様、物流業界として厚く御礼申し上げます。

長時間労働については長年の課題です。以前、過積載という問題もありました。この件は、当初物流業界のみにお咎めが課され規制を受けましたが、成果は限定的でした。しかし、その後、国土交通省が荷主サイドにも改善を求め罰則を与えるようになったところ、過積載の問題は著しく改善したのです。私は、長時間労働の問題解決にも、行政サイドの荷主への協力要請が重要と考えております。

私どもの会社は建設機材を運搬しております。5年後のオリンピックを控え大手ゼネコンの仕事が多くなってまいりましたが、積荷・荷下ろしで2～3時間の待ち時間は当たり前になっています。資材の荷下しは、車両に設置してあるクレーンやレッカーなどを使用し効率化を図っておりますが、建設現場自体の容積が狭く資材置き場の余裕がないため、荷下しできず、現場で待たされるのが通例でございます。

時間の効率を上げて労働時間を短縮するには、やはり高速道路を利用するしかないのが現状です。しかし、資料を拝見するに、運賃の中に高速利用料があげられておりません。高速利用料は、都度、物流業界でカバーしながら対応しているのが実情です。今後、適正な運賃がいただけるのであれば、より以上の努力で時間の短縮を図ることが可能であると

存じます。

本日の協議会では三位一体(行政・荷主・運送会社)となって本腰を入れた検討を行い前進することを願っています。

(齋藤支局長)

ありがとうございました。高速道路の活用が重要とのことですね。

(池田委員)

月60時間を超える残業の場合には5割増になる法律案も提出されていますが、60時間以内(1日8時間労働+多少の時間外労働)でも、4人家族が十分に暮らしていける報酬を受けられるような運賃の設定ができれば、魅力ある業界になると思われます。

トラック運送業界を改善するには相当の努力が必要です。運送業界は、荷主の経営状態に左右されます。物流経費は、いくら安くさせても、運送はできるという荷主の考え方を変えさせなければ、物流を良くすることはできません。また、社会保険等にも入らず、安い運賃で運送を引き受けてしまう事業者を正しい方向にすること、あるいは排除するなど厳しい指導が必要だと思います。長時間労働にならないよう努力する中、こうした法律を無視した事業者に抜け駆けされる問題もあります。一部の事業者だけの努力では意味がないので、行政や荷主を含めて考えていければと思います。

(齋藤支局長)

ありがとうございました。一部の事業者の抜け駆けについては、これまでもトラック協会より正直者が馬鹿をみるという状態がありました。行政としては、審査基準の見直しを含め、行政処分を改正してきたところですが、引き続き、適正化に資する取り組みを推進する必要があります。

(植森委員)

物流業界の効率化を考えた際、行政や荷主と話し合いができる本会議はありがたく、感謝を申し上げます。

魅力ある業界作りを求められる分、逆に運送業界に魅力がないと感じ取り寂しい思いもあります。こちらは私自身も実感しており、昨年、今年に求人採用のために各県内の高校を廻った際、高校生のご両親から「トラック業者は危険だから運送業者に行くな」という声が聞こえてきました。魅力ある業界を作っていく中で、安全を含め、どこに魅力をつくるのか、何が魅力に欠けているのかを具体的に議論して成果を出していく機会だと思っています。

業種によって輸送環境が変わります。産業に関わる川上のお客様と、流通に関わる川下のお客様では条件は異なっており、対応も難しいと思います。また、工場の出荷の条件と配送センターの荷受けの条件も異なります。同会社であっても、それぞれの対応が必要になってくると思います。

残業時間を60時間以内におさえるためには、私が試算した結果では、トラック1台当り1.3～1.4名のドライバーが必要になります。ドライバーを確保するためにも、この会議を中心に魅力ある業界作りをしていかなければ次の世代が育たないという問題が起きるかと思います。今後も様々な意見を述べさせていただき、そして、ワーキンググループの活動も活発にさせていただいて、もっと掘り下げた話し合いを行い、平成31年に向けて、良い成果が生まれることを望みます。

(齋藤支局長)

ありがとうございます。魅力ある業界にしていくためには、ドライバーの方の待遇面・給与面の改善が必要です。昨年の消費税増税の駆け込み需要の関係で、業界でドライバーが足りないという状況もありました。長時間労働を抑制するためにも、ドライバー人員が確保されていかなければならないという課題があります。

(白土師委員)

今回、労働者側として参加させていただきました。長時間労働は、今に始まったことではなく昔からありました。ドライバーは朝早く出発し、到着しても待ち時間があります。荷物を卸しに戻ってきまして、翌日の荷物を積み込む時も手待ちがあります。待ち時間というのは休憩時間として認められないので、朝早く出発して夜遅く戻ってくるまで全ての時間が労働時間となります。どうしてもこの現状から抜け出せず、長時間労働になってしまいます。近年、メーカーにしても受注から納品まで短納期であり、当日の出荷納期に合わせて製造されます。そのため、工場内での荷待ち時間も長くなり、また一斉に集荷になるので荷卸しに時間がかかる、という実態があります。

改善基準告示では、年間3,615時間の労働時間が認められていますが、この認識では、魅力ある産業に遠いと感じています。労働時間管理という概念がない業界です。小さい会社では距離によって賃金が決まることも、高速を使用しない分手当になることも、隠れ存在しています。労働組合としては、労使一体として企業存続に足りうるだけの環境対策を打ち、運賃の適正を整えていくことができれば、雇用環境の改善は難しいと思います。検討に当たっては、取引環境と雇用環境をリンクさせて一緒に進めていく必要があります。

(齋藤支局長)

ありがとうございました。労働者側のご意見でございました。つきまして、荷主側からの自社が取り組んでいる現状についてご意見いただければと思います。

(斉藤委員)

午前中の積み込みを待つトラックの列を見ると時間が本当にもったいないと感じまして、絶対に改善していかなければならないと思っています。当社では、配送の積み込み時間を短くするために、窓口を増やしたり、積み荷を移動するための移動式クレーンの数を増や

したりしてきましたが、更なる時間短縮させるためにさらに具体的に踏み込んでいかなければなりません。

お話にもありましたが、昨年の年始、消費税の駆け込み需要があった際、ドライバーが不足し荷物を運送できなかった状況が生じ苦労しました。ドライバーが不足しない魅力ある業界にしていかなければならないと思っております。

従前は、事業者が荷卸しをお手伝いする場合もありましたが、これらを完全に止めるとなるとお客様に対してサービスが劣化してしまい、現実にはできません。固縛の力仕事を工夫しなければ、女性の進出の妨げになり、労働条件の改善にも結びつかないので、しっかりとやっていかなければと思います。今回の協議会は、非常に重要な位置づけになっていますので、心新たに取り組んでまいりたいと思います。

(齋藤支局長)

ありがとうございました。荷主と運輸の両方の立場である J F E さんから貴重なご意見をいただきました。固縛を機械的なものにより、女性ドライバーが活用できるのではないかとということで、こちらは国土交通省でも女性ドライバーの進出は促進しているところなので、ありがたいご意見でございます。

(濱井委員代理)

ドライバーの労働時間改善の問題につきましては、ここ最近ではなく昔より取り組んでまいりました。ドライバーと直接契約を結んでおりまして、集荷・積み付け時間と手待ち時間が長くなってきているというドライバーの置かれた状況は聞いております。

当社は、市原・袖ヶ浦の工場から合成樹脂、合成ゴムを出荷しますが、これらは計画的に製作する工場でございます、倉庫にかなりの在庫があり、それぞれ集荷にきてもらう形態でございます。そのためドライバーには数多くの倉庫を廻ってもらう必要がでてきました。昔は1荷主に配達すればよかったが、最近のお客様は必要な分だけ求められるようになっていきます。現在は関東各地の倉庫、さらには、中部・大阪の荷主を廻ります。倉庫は、屋内だけではなく、屋外にも製品が置かれており、広い荷場がない以上、雨天時は非常にづらい作業になっています。

トラックがいかに早く出発させられるのが課題になっており、改善に取り組んでおります。具体的には、今年始めから、お客様からの伝票を早くドライバーに渡して時間短縮を図っています。ドライバーの労働環境を守るためにも、出発時間を早くできるようにすることは、当社のテーマでもあり皆様とともに取り組んでいきたいと思っております。

(齋藤支局長)

ありがとうございました。現在、効果が出ているというお客様からの伝票を早くドライバーに渡せるような工夫。それだけでも十分時間短縮でき、非常に大きな取り組み材料かと思えます。荷主とトラック業界がパートナーシップ関係をより一層構築して改善できるヒントになったと思えます。

(君塚委員代理)

この協議会で長時間労働の抑制が果たせますよう、実態調査が表面的に調査に留まることなく適正に行われ、改善のための助成事業等が具体化されることが労働条件の改正に繋がるかと思います。また、中小トラック事業者が労働状況改善するためには待ち時間の短縮と、労働実態に見合った賃金の支払いが重要です。下請けいじめが発生しないように、大手企業の協力をお願いするとともに、行政からもご指導をいただければと思います。

(花澤委員)

長いデフレ経済界の中で厳しい経済競争のひずみがトラック業界に問題を残してしまっただけのように思います。本協議会では、まずは問題点を洗い出し、解決のためのアイデアで解決策を導き出していくとともに、公正な競争をどう担保していくかも併せて実証していかないとはいけません。単に運送業界のコストアップに繋がることのないようにしていただきたいと思っています。

(齋藤支局長)

ありがとうございました。これまでもトラックの適正取引パートナーシップ会議のご周知に関しましてご協力をいただいております。引き続きよろしくお願いいたします。

(小高委員代理)

本日は、貴重なお話を聞かせていただきながら、千葉県として、これまで何をやってきて、これから何を取り組まなければならないのか考えていました。長時間労働の改善を何のために行うかという点、ワークライフバランス（仕事と家庭生活の調和）を取って、働きやすい環境をつくっていききたい。そのために県行政としては、ワークライフバランス精神の啓発に取り組んできました。2年に1度ワークバランス調査を行っていますが、結果としては、意義は理解できるが、各事情があり具体的にどうしていくのが難しいという現状でした。このため、もう一步踏み込んで、現場状況を把握し、有効な対策を考えていく必要を感じました。長時間労働の改善も同じく、取り組むことのその先に何があるのか。それが魅力ある業界になり、人材確保にも繋がります。別視点から見ると、長時間労働の割合が高い県は出生率が低いという統計もあり、少子化問題の改善にも繋がる可能性もあります。これからは県としても何ができるかをよく考えて協議会に参加していきたいと思っています。

(齋藤支局長)

ありがとうございました。千葉県におかれましても、引き続きこの協議会にてご協力をお願いいたします。

(西郷委員)

協会の立場からお話させていただきます。先ほど女性ドライバーを活用する話がありま

したが、女性は子どもの面倒をみなければならず、日帰り仕事でなければ難しく、運送する仕事は限定されると思っております。

トラック協会の給与の現状は、千葉県トラック健康保険組合の開示されている月平均給与は32万（時間外含）、賞与0.88ヶ月分は年2回に分けて支給されます。

トラック運送会社は運賃が安く、ドライバーに給与を出すためにはどうしても長時間労働になってしまいます。約50年前はひと月の労働時間が約200時間（1日8時間×25日）でありました。当時は、日給月給ではなく時間月給が主流でしたので、働いた分だけ給与が出ました。現在の月の労働時間は約160時間（1日8時間×20日）であり、働きたいが土日が休みなので給与が少ないという現状がございます。月30時間のオーバータイムですが、それが賃金に繋がるというなら良かったのかとも思えます。

長時間労働の抑制はトラック業者が行い、意識改革においては荷主が行い、これは分かれて考えることかと思えます。トラックの労災事故の80%はお客様のところで起こっているという統計が出ております。荷卸し中に傷害が起きる場合や、荷が破損する場合を考慮して、今後、荷卸作業は荷主に行ってもらえるようなことも考えられ、ドライバーには、フォークリフトの免許をとらせています。取引環境の改善については、こういった荷主の協力をいただかなければ改善できません。

また、運送事業者には厳しい規制緩和をしていただきたいと思います。例えば、免許を与えた後で適正に事業を行っているかの調査、トラック事業の仮免許制度、タクシーのように待ち時間のメーターを使用するなど考えられます。

トラック業界、荷主、行政、労働局が一緒になり時間短縮の話し合いができる本会議は、大変有意義であり、3年間かけて良い方向にできるよう、よろしくお願いいたします。

（齋藤支局長）

ありがとうございました。委員のそれぞれのお立場からのご意見も出まして、西郷委員には、総括してお話していただきました。やはり待ち時間の話題が中心でしたが、長時間労働の抑制を推進するためには、いくつかの課題を1つ1つクリアしていかなければならないという認識を皆様がお持ちになられたと思います。

続きまして、議題4「トラック運送事業における長時間労働の実態調査について」運輸支局より説明をお願いいたします。

（千葉運輸支局）

議題4「トラック運送事業における長時間労働の実態調査について」説明

（齋藤支局長）

ありがとうございました。ご説明いただきました通り実態調査は全国各地にて調査を行っております。こちらを集計し、直近の状態を把握して今後の議論に生かし、来年度以降のパイロット事業の内容にも反映させていただく予定でございます。

議題の説明も一通り終わりましたので、各委員の皆様、全ての議題について、ご意見等

ございましたらお願いいたします。

【委員：異議なし】

(齋藤支局長)

以上で、本日予定されていた議題は全て終了いたしました。

以上