

第2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12月17日（木） 13:30～15:00

場所

三井ガーデンホテル千葉 4階「白鳳」
(千葉市中央区中央1-11-1)

出席者

木原 稔 (代理 大澤様)	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 (代理 西様)	JFE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
松井 功夫 (オブザーバー)	JFE物流株式会社 東日本事業所 千葉地区副所長
井関 哲司	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
濱 勝俊 (代理 山本自動車交通部長)	関東運輸局長
齋藤 隆	関東運輸局千葉運輸支局長

開会の挨拶（事務局）

省略

（小澤労働局長）

皆様、こんにちは。千葉労働局の小澤でございます。委員の皆様におかれましては、年末のお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。第2回協議会となります今回につきましては、前回の協議会で実施すると報告してお伝えしておりましたトラック運送事業における長時間労働の実態調査の進捗状況、千葉県トラック協会より事業者へのヒアリング結果について、それから、委員として参画していただいておりますJFEスチールさんと住友化学さんから、荷主の立場からのお話をご用意しております。

中央では、第2回の会議が11月2日に開催され、トラック事業者の取組の紹介などがされました。その中で、荷主からのご意見といたしまして、個々の問題を部分的に解決することは限界があり、総合的な観点から全体を割っていくように…このような視点を持つことが大事ではないか、というご意見がありました。この視点を続けることも大事ではありますが、一方で、ひとつひとつ目の前の問題を解決していくこともまた大事であります。そういった内容を後ほど冊子の中の事例を元に紹介していきます。

私共の身近なところでございますと、千葉県にもたくさん進出している茨城県のスーパーさんが1～2時間要していた集配業務を仕分けすることによって、30分ほどでできるようになったという内容が資料に紹介されております。こういった積み重ねが長時間労働を減らしていくと思っております。皆様方、関係者がWin-Winの関係になるように期待しているところでございます。そのためにも、今回も前回同様、皆様のそれぞれの立場から活発なご意見を頂戴したいと考えておりますのでよろしくお願いいたします。

資料説明（事務局）

省略

- ・以降 千葉運輸支局 齋藤支局長が進行

（齋藤支局長）

千葉運輸支局の齋藤と申します。

それでは、議事に入らせていただきますが、その前に本日の議事の進め方につきまして、次の通りといたしますので、あらかじめご留意願います。

議題1、2について運輸支局より説明を行った後、ご意見を願います。その後、議題3について千葉県トラック協会及びJFE物流 松井様、並びに井関委員より説明を行い、各委員よりご意見を願います。

それでは、議事に入ります。まず、議題1「第1回地方協議会の開催状況について」及び議題2「トラック事業における長時間労働の実態調査の進捗状況について」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1「第1回地方協議会の開催状況について」及び議題2「トラック事業における長時間労働の実態調査の進捗状況について」説明

(齋藤支局長)

ありがとうございました。

それでは議題1、2について、ご意見等ご発言をお願いいたします。

【委員：意見なし】

(齋藤支局長)

最後に全体を通じてご意見をいただく時間を設けておりますので、次に進めさせていただきます。

続きまして、議題3「長時間労働の現状及び荷主企業の取り組みについて」、はじめに「長時間労働の現状」についてトラック協会より説明をお願いいたします。

(千葉県トラック協会)

議題3「長時間労働の現状及び荷主企業の取り組みについて」「長時間労働の現状」説明

(齋藤支局長)

ありがとうございました。

それでは「長時間労働の現状について」ご質問等ご発言をお願いいたします。

【委員：意見なし】

(齋藤支局長)

続きまして、「荷主企業の取り組みについて」はじめにJFE物流 松井様より説明をお願いいたします。

(松井オブザーバー)

議題3「長時間労働の現状及び荷主企業の取り組みについて」「荷主企業の取り組みについて」説明

(齋藤支局長)

ありがとうございました。

それではJFE物流 松井様の発表についてご意見等ご質問をお願いいたします。

【委員：意見なし】

(齋藤支局長)

続きまして、住友化学 井関委員より説明をお願いいたします。

(井関委員)

議題3「長時間労働の現状及び荷主企業の取り組みについて」「荷主企業の取り組みについて」説明

(齋藤支局長)

ありがとうございました。

それでは井関委員の発表についてご質問等ご発言をお願いいたします。

【委員：意見なし】

(齋藤支局長)

ありがとうございました。トラック業界、荷主委員の皆様より、長時間労働の実態や取組等についてご発表をいただいたところですが、ただ今の発表並びに、参考資料としてお配りした経団連の提言などを踏まえまして、今後の長時間労働の抑制等について、委員の皆様よりご意見を伺いたいと存じますが、その前に関東運輸局 山本自動車交通部長よりひと言発言させていただきます。

(山本自動車交通部長)

ただ今、ご紹介いただきました関東運輸局の山本と申します。本日は濱の代理ということで協議会に参加させていただきます。どうぞよろしくをお願いいたします。

まずは、松井様、井関様、それぞれの会社様における取り組みの詳細なご説明誠にありがとうございます。本日、伺った2つのご説明、「輸送する側」と「輸送を依頼する側」のそれぞれ違う立場からの取り組みでございますが、3点、共通点があったのではないかと強く印象を受けました。まず、1点目が「車両手配の平準化」、ある特定の時間に荷役が集中するというのを防ごうというところ。2点目が、積み込みや荷卸しといった所謂「庭先作業」というものを荷主さんとトラック事業者の間でどういう風に役割分担をしていくのか。役割分担を最適化していくことが重要だということ。3点目は、「納入時間の指定」、緩和していくということ、以上が取り組みとして共通として挙げられていらっしゃいました。

9月にトラックドライバーに対して労働状況について調査を行い、中央において分析しているところです。次回の協議会で結果を踏まえてご返答いただくとお思いますので、予断をもってお話するというのは不適切かもしれませんが、3点の共通点というのはトラックの長時間労働を抑制していく鍵になるかと考えてございます。

この協議会は、今後4年かけ、来年末には実証事業を行い、その成果を踏まえてガイド

ラインを作成し普及させ、トラックの長時間労働を抑制していくプロセスでございます。

私共は、トラックの長時間労働を抑制していただくだけではなく、荷主の皆様にもメリットを感じていただけるような取り組みをしていきたいと思っております。荷主様にとってのメリットというのは、物流を効率化・生産性を上げることによって、一運行における積み込みの効率化を図り、供給輸送力を上げることによって、例えば、荷主様が運びたいけどトラックが足りなくて運べないというような状況を緩和する形など、荷主様のニーズにきちんと応えられる環境であり、こういった取り組みをしていきたいと思っております。こちらの動きを具体的に進めていくためにも、来年度から実施します実証事業がひとつの鍵になると考えてございます。

実証事業の内容は、本日、ご説明いただいた事例や皆様で交わしていく意見交換の中で、良いアイデアを実らせていただいて良いものにしていければと思っております。皆様、ご協力どうか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。ご説明のとおり、いずれにしても長時間労働につきまして、荷主の方にもメリットを感じていただけるようなものにしていくことだと思っております。ほかにご意見はございますか。

(角田委員)

荷主さん側から、JFEさんと住友化学さんのご説明がありましたが、非常に完璧にやられていると思えました。こちらをすべての荷主さんがやられているかと言われれば、まったく違っていて2/100であるのが実態でございます。大手さんは、トラックの積載量を守っているかと思いますが、一般の鉄を扱っているところはまだ過積載があるようです。

この過積載について申し上げたいのが、長時間労働の高速道路の問題、あとは事故の発生率です。高速道路にトラックを誘導しようというようなお話もされていますが、表記トン数を積んでいる我々のトレーラーは高速道路を走れません。一般道路を使用するので長時間労働になります。高速道路料金を頂いている、いないの問題ではなく、道路法、道路交通法、道路運送車両法が正常に機能してないというのか、内容がバラバラで、一方が良くても一方が駄目という状況が、鉄鋼製品の運搬業の弊害になっております。資金が豊かな大手さんならば多数を回れるかと思いますが、ほかのところは、雨が降るとシート掛けをする必要があり車両渋滞を起し、帰社が遅くなります。対策として電動で幌を動かせる車両にしようとしていますが、なかなかうまくいきません。長時間労働を好きでやっているわけではありませので、荷主の方々とは、配車担当の方と安全の面とか積み卸しのこと、卸先でのマナーに関して生の話を聞いています。現場に近い立場で相談し合い、善処しようとしております。丸投げをせず、現場の方と仕事をやるのが安心して仕事ができるというのに繋がると思っておりますので、参考意見としてお話をさせていただきました。

(齋藤支局長)

ありがとうございました。現場のレベルでの話し合いに改善の可能性があるということですね。ほかにご意見はございますか。

(白土師委員)

運輸労連は、全国46の都道府県で開催されている地方協議会に委員として参画しております。先日、委員が集まり課題を整理させていただいたので、こちらを含めて発言をさせていただきます。

取引環境改善に向けては、着荷主との課題が非常に散見されております。やはり着荷主が協議会に加えていただけるような委員構成が適正だと考えています。発荷主さんの顧客が着荷主であるということから、運送業者が取り入ったところでなかなか改善が望めないケースがあり、予期せぬ付帯作業で労働時間の延長になるプラスリスクが高まります。極端な例ですが、1万3千円の運賃で荷物事故が起きて450万円の弁済が起きた場合のリスクを完全に業者が負っている現状があります。付帯作業は着荷主先で多く多発しているので、今後はぜひ着荷主の参加を求めていきたいと考えております。また、書面契約の義務化の関係ですが、適正運賃収受には非常に有効だと思います。これまでの口頭での取引を改善するためにも書面契約の義務化にもう一步踏み込んで、ある程度の年限を示すようなロードマップを含めて求めていきたいと考えております。

運送業の労働団体側からは、賃金実態の問題があります。やはりトラックドライバーの賃金基準が非常に低位であります。一例で言えば、国土交通省の公共工事設計労務単価等のようなものを使用し、なんらかの所定内賃金水準の指標が示されるような形にならないかと考えます。もうひとつ申し上げますと、運送業に従事する労働者の年間総労働時間は全産業平均に比べ400時間以上長く、一方年間所得においては全産業平均に比べ120万円低い状況です。我々、労働者の立場からにすれば高みを目指すわけではなく、全産業の平均に届くような、要は120万円アップを望むところであり、この賃金を支払っても事業運営が健全に進むような運賃が、我々が思う適正運賃だと思います。また、労働環境の中では、時間管理をされていない歩合制の賃金であったり、個人償却制という、例えばドライバーが休んでしまった時にかかる雇用保険などが賃金の方から割引かれてしまったりということがまだまだ散見されています。全体的には改善基準通達での保証給の厳格運用や、ドライバーの安定した賃金制度モデルの構築を、官・労・使で取り組んでいけるように繋がっていければと思います。今の改善基準告示の部分は、過労死認定基準を超えるような長時間労働を許容する水準になっているので、ぜひこちらは改善基準告示の拘束時間上限の短縮について求めていきたいと考えております。

(齋藤支局長)

ありがとうございました。トラックドライバーの立場からの重要なご意見でございました。やはり適正取引が当然必要であり、その中で付帯業務の礎の問題、あるいは費用が支払われるのかという内容にもかかってくると思います。書面化の義務付けは、昨年4月

より奨励されておりますので、徐々に書面化の率は高まってきているのではと認識しております。引き続き、行政としても取り組んで参りたいと考えております。

ほかにご意見はございますか。

(池田委員)

ただ今のお話は、実態に即したご発言だったのではと思います。全産業よりも120万円収入が低いトラックドライバーの状況が続いていることが、解決できない問題なのかと思います。事務局でも話しがありましたとおり、資料3での問題点は、運賃水準の低さ、トラックドライバー不足だと思います。運賃水準が低い結果として、1日、2回転3回転も運行を余儀なくされており、それが長時間労働に繋がっています。このような長時間労働をしている関係で、なかなか新規のドライバーが集まりにくい状況です。昔のように、ドライバーの給与が全産業の平均ほどであった時は、非常にドライバーが集まりやすかった時代でしたが、今は、ドライバーに十分な待遇を与えられないのが一業者の状況だと思っております。また、発荷主さんと着荷主さんのついは大きな問題です。例えば、ある家電量販店から物流センターに朝8時から着けて欲しいという要望がありました。そうしますと、各メーカーのトラックが一斉に集まり、その日のうちに荷卸しができないということが起きました。これは、発荷主さんが月の売り上げを立てるべく、日程を間に合わせるような状況が原因かと思えます。しかし、当日は荷卸しができず、翌日に運搬するようになりました。運賃は2日分いただけるわけですが、本来であれば朝に荷卸しが済み、もう1運行できるところが、結果1運行のみになってしまう状況は、売り上げにも影響します。これは、ほかの着荷主さんでも起きうると思えますので、ぜひ協議会の委員に参加していただいて、協議する必要があると考えます。

本日は、小澤局長さんがお見えになっておりますが、我々の業界にも労働基準監督署の方が訪れまして調査をされるが多々ございます。今の物流業界の状況を打開していくことがこの協議会でもあります。労働基準監督署の調査も必要ですが、4年間の中で業界が変わっていく可能性もあるので、長時間労働の調査を今一度控えていただければ幸いです。ですので、よろしく願いいたします。

(千葉労働局 小澤局長)

ご意見の点についてお答えいたします。国を挙げてトラック協会の取引環境や時間の短縮をすることがひとつ重要でございます。また別に、全体の長時間労働あるいは過労死を防ぐことも非常に大きな政策目標です。労働基準監督署の監督指導は、事前告知をしないということが絶対条件になります。監督指導は、三六協定や苦情申告など、様々な情報に基づき長時間労働の蓋然性が高いところに参ります。このような蓋然性をなくしていただければ、伺う必要がなくなります。我々も必要ないところには時間を費やしませんので、ぜひ今回ご参画の事業に対しまして、長時間労働を減らしていくように仕事を進めていただければと思います。

(西郷委員)

荷主委員の方にお伺いしたいのですが、毎日、数百台という車を配車しているのですが、適正化実施機関側で見ますと、運行指示書というものが各社においてうまく整理されていません。A地点（倉庫）からB地点（受け荷主さん）まで、どのような経路であるのか。例えば、高速道路を使用する場合、高速料金については必要経費なので荷主さんの負担になるかなど、各事業者が運送業者にどのような指示がされているのか、いかがでしょうか？

(松井オブザーバー)

現場のすべてを把握しているとは自信はありませんが、私の知る限りは、積み荷の時間、お届けの時間、住所や工場内の配置などの地図を納品指示書と一緒にお渡ししております。高速料金については、事前に使用する有無を明確にしています。ただし、弊社が依頼する時に高速道路を使用しないとお届けできませんといった状況で料金をお支払いしても、荷主さんより負担していただけない例も多少あります。

(齋藤支局長)

様々な意見もありますが、そろそろ終了時間が迫っておりますので、先に進めさせていただきます。

それでは最後の議題4「その他」でございますが、「トラック運転者労働条件改善事業等について」労働局より説明をお願いいたします。

(千葉労働局)

議題4「その他」（トラック運転者労働条件改善事業等について）説明

(齋藤支局長)

ありがとうございました。

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。

(大澤委員代理)

資料5の2の非正規労働者のキャリアアップ助成金について、わたくし共、商工会議所の中にジョブ・カードセンターという所があり、こちらに助成金の支援を行っておりますので、ぜひご利用いただければと思います。よろしくをお願いいたします。

(齋藤支局長)

ありがとうございました。

ほかにご意見はございますか。

【委員：意見なし】

(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。委員の皆様には、活発なご議論をいただき、誠にありがとうございました。本日いただいた意見等を踏まえて、来年度に実施する予定のパイロット事業につなげていきたいと考えております。第3回の協議会においては、本日の意見等や、実態調査の結果等を踏まえ、実証実験の具体的方向性を検討して参りたいと考えております。

以上