

第3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28年3月23日（水） 10:30～12:10

場所

三井ガーデンホテル千葉 3階「飛鳥」
(千葉市中央区中央1-11-1)

出席者

木 原 稔 (代理 大塚様)	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 (代理 西様)	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	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 高木様)	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 (代理 改田労働基準部長)	千葉労働局長
濱 勝 俊	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

（濱局長）

皆様、おはようございます。ただ今、ご紹介いただきました関東運輸局長の濱でございます。委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。協議会の開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。関東運輸局管内におきまして、昨年7月に各都県に地方協議会を設置いたしまして、千葉におきましても今回で3回目の開催でございます。本日の協議会では、昨年実施いたしました「トラック輸送の実態調査結果の取りまとめ」、来年度に実施予定しております「パイロット事業について」、事務局よりご説明させていただき、委員の皆様よりご意見を賜りたいと思っております。前回の協議会におきまして委員の皆様からご報告をいただきました事例なども参考にしながら、いよいよ来年度は、「パイロット事業」を実施するということでございます。荷主と事業者の両者がパートナーシップをきちんと組んでいただいて、トラックの待ち時間の短縮など、いかに無駄のなく、合理的なものにしていくことが大切だと思っており、物流の構造改革にもつながるような大変重要な取り組みでございますので、ぜひ本協議会を活用しながら取引環境、労働時間の改善につなげていきたいと思っております。本協議会につきましましては、県内の地域性、荷主の皆様の業態等の特徴を十分考慮いたしまして、協議を進めていただき取引環境、労働時間の改善に努めてまいりたいと思っております。委員の皆様におかれましては、ぜひ忌憚のないご意見を承るようお願い申し上げまして、私からの挨拶とさせていただきます。本日は、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）

おはようございます。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。議題1 「トラック運送事業における長時間労働の実態調査結果について」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 「トラック運送事業における長時間労働の実態調査結果について」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について、ご意見等ご発言をお願いいたします。

例えば、千葉県版の実態調査結果ですが、実際に日々トラック運送事業を担われている

立場より、もう少し補足しておきたいという点でも結構ですが、いかがでしょうか。

(植森委員)

資料1の最後にございます「労働時間等のルール概要」ですが、拘束時間の始業と終業について、荷主さんの意識が遠くにあります。遠くに、というのは、営業所の車庫から出発して車庫に戻るまでが拘束時間でありまして、お客様の庭先から庭先に戻る間が拘束時間ではないということを明解にしておかなければ、荷主さんがいくら参加されても、その意識はなくならないと思います。この点において、我々事業者は十分承知しておりますが、荷主さんが承知しているかどうかだと思います。また、積み込み先に向かうのに、手待ち以上かかる場合がございます。例えば、一時間かけて行かなければならないケースで、荷主さんの都合で、本来、千葉市で積むべきものが柏や横浜になる場合もあり、早朝から出発すれば1時間で到着するかもしれませんが、通常では1時間30分ほど要します。そこで順番待ちをすることが手待ちになります。お客さんのところまで辿り着く時間も拘束時間に含まれていることを明確にし、お客さんや荷主さんに認識がなければ、拘束時間の短縮の努力は難しいのではと思われます。また、当社の36協定に合わせて、長距離運行を行う運転手は何名必要かと考えた際、1台辺り1.3人という結果が出ました。協議会でも何度も議論されておりますが、運転手を採用しようにも応募がない、採用しても3日程で辞めてしまうケースが多く、運転手1.3人を確保できない状況です。当社は大手なので人をまわすことはできますが、95%が中小と言われている業界で、運転手の確保というのは非常に難しいと思います。一方、売り上げにはなるとは思いますが、その分拘束時間があれば、お客さまからのオーダーに応えられずお断りする以外の手立てがありません。この点を荷主さんのほうでも明かにしていただき、もっときちんと認識を持っていただきたいです。この認識のズレが手待ちになりますし、拘束時間の考え方にもなりますし、この業界に対して「協力的ではない」と言われる原因にもなってくるのではと思われます。我々の業界にとって荷主は「主」ですから、敬うしかありません。稼ごたい思いはありますが、労基から勧告を受けることもあることも考えると難しいというのが実態であります。

(齋藤支局長)

ありがとうございました。ただ今のお話を受けて事務局よりお願いします。

(事務局)

拘束時間の実態について、荷主さんが存じ上げないケースもあるかと思います。これまでもトラック運送事業を取り巻く様々な検討の中で、「パートナーシップ」という取り組みも行ってきましたが、まだまだ十分ではない点もあるかと思います。トラック業界として、2年前にスタートした書面化の際、荷主さんとの話し合いの中で、労働時間を含めて交渉のときにご説明を差し上げることになりました。こういった努力をさらに進化させていく部分も必要なのかもしれません。各会社によって必要人数が異なるとは思いますが、運送におけるトラック1台あたり1.3人の運転手が必要という点においても、この協議会で

共有していき、今後のパイロット事業、またガイドライン作成に向けて参考にさせていただきたいと思います。

(齋藤支局長)

ほかに、ご意見等ご発言ございますか。

【委員：意見なし】

(齋藤支局長)

続きまして、議題2 「パイロット事業について」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2 「パイロット事業について」説明

(齋藤支局長)

ありがとうございました。ただ今、「パイロット事業について」ご説明をさせていただきました。申し上げたとおり、来年度、長時間労働の実態を要する運送事業者が荷主と問題意識を共有して改善の余地がある集団の設定をこれから行っていく内容でございます。こちらにつきまして、ご意見等ご発言をお願いいたします。

(池田委員)

先ほど、ご説明ありました「トラック運送事業における長時間労働の実態調査結果について」ですが、29の運送事業者の中に成田空港がございます。成田空港における貨物の取り扱いについては、皆様ご存じかと思いますが、世界の空港の中でも有数の貨物量になります。それらを運送する全国47都道府県の中でも唯一と言える千葉県の事業者と関連先を「パイロット事業」に加えていただきたいと思います。相当の待ち時間があるため、大きな悩みのある荷主であるので、ぜひお願いしたいと思います。

(齋藤支局長)

ありがとうございました。確かに成田空港ほどの規模は全国の中でもあまりないかと思いますが。貴重なご意見、参考させていただきます。ほかに、ご意見等ご発言ございますか。

(白土師委員)

資料より手待ち時間平均が1時間47分という実数値が出ておりましたが、発言にもありましたとおり拘束時間という観点から申し上げて、平均1時間47分が果たして到着した庭先での時間なのか、あるいは着地点の表にある早めの到着の手待ち時間が含まれていないか疑問があります。実際の1時間47分という数値が出てきたとき、本当に庭先なのか、もしくは例えば8時着なのに渋滞を避けるために早くに出発して6時30分頃着にな

っているという実態を含めた結果によって受け止め方が異なってくると思います。また、発荷主のほうでの構内滞在時間を縮減させるために積み置き指定時間の変更になった際、車庫が近ければいったん車を置いて休憩時間だと言えるかもしれませんが、出先で戻れない場合は、車中での待機になり労働時間になります。効率化は図りやすいかもしれませんが、この点も手待ち時間として一緒に考えて進めていかなければ、事業者や労働者の総拘束時間の圧縮にはつながりづらいと思います。

（齋藤支局長）

ありがとうございました。手待ち時間についての細かい分析ですが、おそらくは庭先での時間だと思われます。

（白土師委員）

実運送の点から申し上げますと、着荷において入場が8時から10時に変更になった場合、車庫を出発する時間も果たして2時間ずれるのかという点と違います。例えば、乗用車で2時間早めて東京へ向かっても、朝の混雑などで時間が縮まることは考えにくいと思います。とはいえ、実数として短縮されるわけではありませんが、早出が効果的であることは事実です。

（事務局）

資料21ページから27ページが各手待ち時間の内容となっております。ご意見いただいた内容も詳細に確認しながらパイロット事業への選定に検討させていただきたいと思います。

（齋藤支局長）

ありがとうございました。ほかに、ご意見等ご発言ございますか。

（西委員代理）

前回、私共JFEは時間短縮の事例および安全確保ということで要望をお話させていただきました。今回はアンケート結果ということで大変興味深い内容でありました。わたくし共は重量物を扱っておりまして、乗務員の安全の問題を一番に考えております。荷役作業が対象となっておりますが、その中で時間の短縮、作業効率の問題と安全を両立させながらも、安全を輸送会社さんと荷主が一緒になって考えるべきだと意識しております。ぜひとも、そういった安全確保という観点を含めていただきましてご指導いただければと思います。

（改田労働基準部長）

安全確保の問題も大事なものであり。労働時間と並んできちんと確保できるようにしていきたいと思います。

(齋藤支局長)

ほかに、ご意見等ご発言ございますか。

(角田委員)

パイロット事業について最終的にどういったところが選ばれるが不明ですが、やはり荷主も大手、事業者も大手になってしまうと思われます。当社でも荷主は大手ですが、そこでは、全てではありませんがコンプライアンスで守られております。これらの会社の関連事業者は従って行っていますので、おおよそ守られている状況です。そういった事業者がパイロット事業に選ばれても駄目だというわけではありませんが、どういった形で中小につなげていくのか。当社は鉄を取り扱っており過積載は0ですが、中小で鉄を扱っているところではまだ過積載はあります。こういった荷主さんをどういう風に土俵に乗っていただけるのか。また、そこで働いている事業者も話し合いができるのか、こちらが最終的な目的になると思いますので、そのような進め方ができれば良くなるのではと思います。

(齋藤支局長)

ありがとうございました。ただ今のご指摘も非常に重要な問題だと認識しております。パイロット事業は、荷主もトラック運送事業者もお互いに労働時間の短縮に向けた改善意識を持つことですから、中小の方では難しい部分もあるかもしれません。これから選定していく中で、お示ししていきたいと思っております。ただ、この協議会の今後の進め方ですが、パイロット事業が28年度、29年度で実施し、労働基準法の改正は31年度4月を予定しております。パイロット事業を踏まえた上で、今度は長時間労働を抑制するためのガイドラインを作成し、周知を図っていくという流れでございます。ただ今の角田委員のご意見も含めて、これから作成するガイドラインに中小の方々にも浸透させていく、当然、荷主の方々にも幅広く周知をしていき、お互いに理解を深め土俵を作り上げていくことが大きな課題だと思っております。

これにつきまして千葉県経営者協会様よりパイロット事業についてご意見いただきたいのですが、いかがでしょうか。

(花澤委員)

トラック輸送に関しては、わたくしは素人の立場になってしましますが、色々ご発言を伺いまして、コストとしてきちんと対価をもらっていく形にしない限り問題が残ると思います。手待ち時間の作業・入金を書面化していないところが結構多いです。こういったところが通常の商習慣、商取引の中で、なかなか見受けられないものを疑うと思います。仮に聴取しないということがあったとしても、本来がもらうべき金額がいくらであって、その分は減額や割引するというのが商習慣であり、通常であります。ひとつ商取引の原点に立ち返っていただき、実際は別として、もらえるべきものをもらうような形を書式化して明かにしていくことだと思います。今後、労働時間を短縮していくようになると、運送時間にあたりの人件費・単価などコストが上がっていくことは避けられません。この部分を、

いかに運賃で跳ね返していくのか、こちらにメスを入れていかなければ前に進まないと思います。

(齋藤支局長)

ありがとうございます。書面化に関してはまだまだ不十分な部分も多いと思います。続きまして、千葉県商工会議所様、お願いいたします。

(大塚委員代理)

「手待ち時間」こちらが一番のポイントだと思います。長年の慣行の中で、我々の業界の裁量で行っていたこともあり、今後はいかに明確にしていくのか、荷主と協同でいかに検証していくのか、こちらが最大のポイントになりますので、重点的に検討していくべきだと思います。

(齋藤支局長)

ありがとうございます。ただ今のご意見もパイロット事業での大事な課題であると思います。ほかに、ご意見等ご発言ございますか。

(花澤委員)

本日の議題とは異なりますが、一住民・市民として日頃、疑問に思う点を申し上げます。私の家やとなり近所にも宅配便のトラックが頻繁に来ます。よく拝見すると、様々な業者が近い場所に駐車しており、敷地内には多くのトラックが何往復もしています。この背景には、インターネット通販やテレビショッピングの普及で増加傾向にあると思います。同じ地域で配送するトラック数をいかに少なくするかなど、効率化ができないのかと考えます。

(齋藤支局長)

ありがとうございます。地域にお住まいの方にとっては、交通量について懸念されることもあると思います。インターネットの普及により、通信販売は伸びており、宅配便の量も増えている状況です。会社も複数社あり、それぞれ効率化に取り組んでいると伺っておりますが、全体的にもう少し効果的だというご意見でした。ほかに、ご意見等ご発言ございますか。

(大里委員)

ご発言にもありましたが、パイロット事業者の選定は大手に偏りがちになるかと思われます。しかし、実態というのは中小が中心であります。大手ではコンプライアンスで守られており、現場の細かい部分の問題はあるかもしれませんが、概ねきちんと取り組む力があります。中小にはそこまでの余裕がなく、気にかけることは難しいので、選定にあたりましては考慮していただきたいと思います。また、千葉県として県単位で行うようですが、

千葉県は農業が非常に盛んでございます。こういった協議会では、第二次産業を取り扱う荷主さんを主に見られがちですが、第一次産業についても、ぜひパイロット事業に考えていただければと思います。

（齋藤支局長）

ありがとうございます。先ほどと同様ですが、先々にはガイドラインを作成して周知を図っていきます。現時点では設定は未定ですので、選定が大手だけになるとは限りません。協力会社の中にも中小の方がいらっしゃって、ひとつの集団の一面を担う場合もあります。パイロット事業を実施する目的は、第2回協議会でJFEさんと住友化学さんより好事例や改善事例をご発表していただいたように、様々な成功している事例を皆様で共有し、広まっていくことが重要かと考えております。時間が限られている中、難しい点もあるかと思いますが、荷主もトラック事業者もお互いに改善の意識を持っているというところでパイロット事業を行っていく主旨がありますので、見守っていただければと思います。

（西郷委員）

運送には特積みと一般、俗に言う区域と路線の2種類あるかと思いますが、こちらの対象というのは、区域のほうを対象になり、路線は対象外になるのでしょうか。

先ほど、ご意見があったように宅配便が多くあります。荷さばきの実態としては、待ち時間と積み時間の区別がなかなかできません。区域だけで検討されるのであれば、それで結構なのですが念のため質問させていただきました。

（齋藤支局長）

今回のパイロット事業のひとつの特徴としまして、荷主とトラック事業者がお互いに改善していきます。わかりやすく申し上げれば、JFEさんと住友化学さんの取り組みが例としてありえるかと思いますが、特積みをパイロット事業に該当する可能性は低いかもしれません。もちろん課題ある点であるとは認識しておりますので、長時間労働の抑制の中では検討していく必要があると思います。また、ご意見ありましたように、千葉県は農業生産も盛んでございますので、今後の設定の中で参考にさせていただきたいと思います。ほかに、ご意見等ご発言ございますか。

（池田委員）

先だって山陽道においてトラックによる死亡者2名及び多数のけが人を出す事故が発生しましたが、この事故の背景には運転者が18.5時間働かないと通常の給料が出ないという話があったかと思います。すべての事業者が同様という訳ではないですが、ある意味この業界の縮図とも言えるのではないかと思います。事故を起こした事業者は4時間運行の後の30分の休息というものも守られておらず、健康診断も受けていない、1月の軽井沢でのスキーバス事故でも同様であったかと思います。中小零細企業では仕事をしなければそれなりの給料が出せない、またそれなりに長時間労働をしなければ生活が出来ない。

他の産業に比べ百数十万円少ないという現状において、やはり運賃の水準を上げていくというのがポイントになるかと思いますので是非この観点も勘案してパイロット事業を進めていただきたいと思います。

（中村委員）

私も今回取引環境・労働時間改善事業に期待をしているところでございますが、お話をお聞きして感じることは、いかに我々は「サービス」をし過ぎてきたという事で反省している所です。また、行政も事業者を野放ししすぎて来たのではないかと感じております。厳しい処分及び新規事業者を制限する方策も検討していただきたいと思います。

（齋藤支局長）

貴重なご意見ありがとうございます。お話でもありました山陽道の痛ましい事故がありました。これが運送業の縮図であるとは思いたくはありませんが、中村委員からもお話がありました。我々も事案の経緯を検討し行政処分基準も見直しを図っている所です。また、千葉県の適正化実施期間においても精力的に巡回指導を行っていただいております。行政も適正化実施期間と連携してレベルアップを図ってきたいと思います。

（高木委員代理）

千葉県雇用労働課の高木と申します。サービスの観点でのお話ですが、私どもの業務は「ワークライフバランス」の推進を行っている部署にありますが、これから働く高校生等に働くルールや労働環境について知って頂き今までの「働いて賃金をもらい生活を豊かにする」だけでなく、「健康に気をつけて安心して長く働く」等働き方を知っていただく事業も行っております。また、現在ネット等で簡単に物が買えるなかでそのサービスの裏側にある見えないところで色々な労働環境問題があるということを意識していきたいと感じました。

（齋藤支局長）

ご意見ありがとうございます。ワークライフバランス、現在政府で推奨している考え方ですが、若い方もこれから関心が高くなっているところかと思います。私どもも昨年から県内の高校へお邪魔して校長先生にお会いしてドライバー等の重要性についてお話をさせていただいているのですが、最近の若い方は運転免許証を取得することに興味を示さないようで、就きたい職種もパティシエだとかテレビで紹介されているようなもの変わってきているようです。また先生からは10年後、20年後のライフプランを業界として示して頂けないかというご意見もお聞きしており今後の課題であると感じました。サービスの話ですが、中村委員からもサービスをしすぎたという反省のご意見もありましたが、以前もご意見で「送料無料」という表現があたかも運送がサービスであるかに取られている事も今後の検討ポイントになるのではと感じました。

それではさきほど説明のありました事業者の選定に関して事務局に一任することについて

て、委員の皆さまのご承認は頂けますでしょうか。

【委員：承認】

(齋藤支局長)

ありがとうございました。続きまして議題3「その他（今後の協議会の進め方について）」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「その他（今後の協議会の進め方について）」説明

(齋藤支局長)

ありがとうございました。それでは只今事務局よりご説明のありましたとおり、来年度からパイロット事業を進めていくこととなりますので、よろしくお願いいたします。

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：意見なし】

(齋藤支局長)

ありがとうございました。

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。それでは、マイクを事務局にお返しいたします。

以上