

第8回 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 議事概要

日時

平成30年3月14日（水） 15:00～16:40

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 笠井様)	一般社団法人千葉県商工会議所連合会 専務理事
斉藤 輝弘 (代理 和田様)	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
井関 哲司	住友化学株式会社 千葉工場 副工場長
角田 正一	一般社団法人千葉県トラック協会 会長
中村 隆則	南総通運株式会社 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)
齋藤 政雄	株式会社太平洋エクスプレス 代表取締役 (一般社団法人千葉県トラック協会 副会長)
根岸 俊夫	根岸運輸株式会社 代表取締役 (一般社団法人千葉県トラック協会 副会長)
保坂 斎夫	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)
吉田 和彦 (代理 加賀谷様)	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
塚本 勝利	千葉労働局長
河田 守弘 (代理 森高部長)	関東運輸局長
高山 和征	関東運輸局千葉運輸支局長

開会の挨拶（事務局）

省略

(塚本労働局長)

ただいまご紹介いただきました千葉労働局長の塚本と申します。委員の皆様におかれましては、年度末のお忙しい中ご参集いただき誠にありがとうございます。第8回目の協議会となります本日の会議におきましては、今年度のパイロット事業の実証実験の効果の検証、また、分析結果などをご報告いただき、ご議論をお願いしたいと考えております。今年度のパイロット事業、2回目ということで、順調に進められたとお聞きしており、今後、この事業の成果をトラック運転者の長時間労働の改善など具体的に繋げていくことが重要であると考えております。皆様ご承知の通り、現在、政府を挙げまして働き方改革に取り組んでおりますが、特に、日本経済に重要で、基幹産業でありながら人手不足が深刻な建設業、また、自動車運送業につきましては、昨年から働き方改革に関する関係省庁連絡会議が開催されまして、人手不足の背景にもなっております長時間労働の是正のための課題や取り組みなどについて、議論がなされております。この関係省庁連絡会議におきましては、自動車運転者に対します罰則付き時間外労働の上限規制の導入までの期間を対象といたします行動計画を策定・公表するとの方針をなされております。また、トラック運転者の高齢化・人手不足が深刻な中で、若者・女性などの人材確保・育成、また、雇用環境の改善などによります魅力がある職場作りも、他の人手不足業界と同様、トラック業界におきましても、避けては通れない喫緊の課題であると考えております。長時間労働の是正を始め、同一労働同一賃金、若者・高齢者・障がい者の雇用、女性の活躍などを内容といたします働き方改革への取り組みが、トラック業界におきましても、重要な課題であると考えております。また、これらのトラック事業者の取り組みに際しましては、やはり荷主の皆様のご理解ご協力が不可欠であり、社会全体で取り組んでいくことが特に重要であると考えております。この点からも、荷主の皆様のご理解ご協力などによりますトラック運転者の労働時間の改善など具体的に検討していきます本協議会の役割、非常に大きなものであると考えております。本日は、トラック運転者の労働環境の改善に向けましたそれぞれのお立場からの活発なご意見、また、ご議論により労働時間の改善を始めとする働き方改革の実現に向けまして、大きく寄与することを期待申します。本日は、よろしく願いいたします。

配付資料の確認（事務局）

省略

- ・以降 千葉運輸支局 高山支局長が進行

（高山支局長）

ただいまご紹介いただきました千葉運輸支局長の高山でございます。

それでは、議事に入らせていただきます。よろしく願いいたします。

まず、議題1「平成29年度パイロット事業の実施結果」について、パイロット事業のコンサルであります運輸・物流研究室の長島様 より説明をお願いいたします。

(運輸・物流研究室)

議題1 「平成29年度パイロット事業の実施結果について」説明

(高山支局長)

ありがとうございました。

委員の皆様におかれましては、ご意見ご質問等ありましたらお願いいたします。

(池田委員)

TOTOさんの工場は当社からも比較的近い距離にありますので、昔、建ち上がるころからよく知っております。今のご説明で幹線便の話が主だった訳ですが、実際に小型・中型車で配達している部分の拘束時間とかはどうでしょうか。

(運輸・物流研究室)

邸別配送と書いてあります工事現場に行く便でございますが、当初、打ち合わせから、基本的には近距離になり、拘束時間も短いので、長時間運転もありませんとTBCさんと日梱さんから出ておりましたので、当初から、この3つの北陸中継、名古屋中継、赤穂工場の便に絞って分析をさせていただきました。従いまして、この邸別配送の方で、実際に拘束時間が何時間なのかデータは取っておりません。

(高山支局長)

千葉県協議会としましては、平成29年度パイロット事業実施報告という形で、関東運輸局を経由いたしまして、国土交通本省に報告したいを思います。長島様を始め、関係者の皆様には、このパイロット事業にご協力賜りまして、ありがとうございました。

次に、議題2 「第8回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会及び第7回トラック運送業の生産性向上協議会の概要」について、関東運輸局自動車交通部森高部長及び千葉労働局労働基準部堀内監督課長より、説明をお願いします。

(森高部長、堀内課長)

議題2 「第8回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会及び第7回トラック運送業の生産性向上協議会の概要について（報告）」説明

(高山支局長)

ありがとうございました。

次に、議題3 「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。

(運輸支局)

議題3 「今後の協議会の進め方について」説明

(高山支局長)

ありがとうございます。

それでは議題3について、ご意見等ありましたらお願いいたします。

【委員：意見なし】

(高山支局長)

続きまして、議題4「その他」について、関東運輸局自動車交通部森高部長より説明をお願いいたします。

(森高部長)

議題4「その他（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をお願い）」説明

(高山支局長)

ありがとうございました。

当県におきましては、約1300程度の荷主・各企業様宛に発送の準備をしている状況でございます。一つの取り組みとして、しっかりと受け止めていただければと思います。前回の10月の協議会でも発言がございましたが、関連しまして、千葉運輸支局の取り組みにつきまして、改めてご説明申し上げます。

(運輸支局)

私ども千葉運輸支局と致しましても、昨年10月、標準運送約款の改正に合わせまして、千葉県商工会議所連合会様の方へ出向き、傘下会員企業の皆様に周知をお願いしたところでございます。また、今月8日、関東運輸局といたしまして、引越し安心マーク、それから、Gマークを広く一般の方々に知っていただくため、制度のプレスリリースを行ったところでございます。

(高山支局長)

ありがとうございました。

一般では3月の引越しが関心を集めているところでございます。3月8日のプレスは、引越しのピークの時期が書いておりまして、この様な取り組みもしているところで、ご紹介いたします。今後は、先程、森高部長もおっしゃっていましたが、運送事業者だけでは参りません。しっかり事業者の皆様が荷主企業の皆様にご理解をいただき、更に連携を強化し、適正取引、あるいは長時間労働の是正など各自取り組んでいただきたいと考えております。私ども行政は、国土交通省、厚生労働省、他省府も一体となりまして、引き続きトラック運送の効率化、あるいは生産性向上、ひいては持続可能な物流の実

現に向けて、業界の皆様、あるいは関係の皆様と一体となって取り組んでまいりたいと考えております。委員の皆様にも引き続きよろしくお願ひしたいと思ひます。

議題の方は、一通り終了でございますが、全体を通しまして何かご意見等ございますでしょうか。

(白土師委員)

2回目のパイロット事業の報告をいただき、各県の進捗状況等の紹介もあった。次回以降の取り組みとしては、プレガイドライン等が出てから現地における取り組みにどう反映するか協議会で論議していく方向になると考えるが、現在多くのパイロット事業において改善されている荷待ち時間の短縮とは、お客様の庭先での荷待ち時間短縮である。ここに非常に注視されていて、実運送の総拘束時間の短縮に果たしてどれくらい効果が出ているのかピンとくるものが、今のところ感じられない。また、客先手待ち時間の短縮効果によって、運賃が、今より抑制されることがもしあったとしたら、運送事業者にとっては本末転倒と感ぜられる。先程から言われている魅力ある産業。魅力の中には賃金も当然含まれている。我々労働者でいうところの賃金の原資はお客様からの運賃であり事業者の収入である。これが上がっていかねなければならないが、この8回の改善協議会では千葉以外も含めて荷待ち時間の短縮以外は見えてきていない。これだけの大掛かりな規模で平成27年から進めて、ラスト1年度となり、はつきりと効率化に進んだ課題も非常にあるが、運送事業における総拘束時間の短縮にむけた課題整理と改善、その辺りがラスト1年度でどう展開されるのか非常に危惧される。あとは、運送約款の改正以降に届出率37.4%という数字が示されたが、これを行政はどう見ているのか。これをもっと増やすために、どういう施策を行うのか。これも全て次年度のプレガイドラインに入ってくるのか。この辺の不安が隠せない。

(森高部長)

貴重なご意見ありがとうございます。まず、約款の改正につきましては、当然のことながら我々としては、このパーセンテージを上げていかねなければならないと考えているところでございまして、現在、約4割程度。届出率を上げる様な事業者様への周知・啓発を取り組んでいきたいと思っているところでございます。それと、先程、運賃が適正料金の観点で、なかなか取れていない現状をご指摘いただいたところでございます。やはり、我々行政として何ができるかといったところで、トラック事業者様と荷主様との、最後は交渉になってくると思ひます。我々行政として何ができるかという、その荷主様とトラック事業者様との交渉の中で、きちっとした適正料金が取れる仕組みを行政としては、整えることがまず大事であると思ひているところでございます。その取り組みの一環として、まさに昨年11月に約款の改正をいたしまして、従来グレーだった附帯料金をきちっと約款に位置付ける形で、トラック事業者様が荷主様と交渉する際に、交渉しやすい環境を整え、進めているところでございます。それと、パイロット事業の中身が分かりにくいというご指摘かと受け止めさせていただきますところでございます。そちらにつきましては、ガ

イドラインにおいて、先程申し上げた9つの体系に分けたりし、極力、昨年今年とやってきた事業を無駄にしないように、分かりやすく、噛み砕いて、実践的な形でガイドラインを策定していきたいと思っておりますので、また、引き続きご協力等いただければと思います。

(高山支局長)

ありがとうございました。支局としては、機会あるごとに11月の改正について周知し、手続きについても、しっかり説明を続けてまいります。もう一点は、白士師委員が労働者の立場として、今回の働き方改革、長時間労働を抑制する取り組みは、労働者の立場で話しますと、効率化・合理化ということが裏にあるのかなと思っております。長時間労働などの労働条件を低下させ、なおかつ、企業の活力を削ぐ、そんな取り組みではなくて、労働時間を短縮。その裏腹として、しっかり効率化・合理化の二本立てで取り組んでいくことが、今までもしかり、これからの方向かと思っております。

その他に何かご意見等ございませんでしょうか。

(角田委員)

実際、当社では、某大手・上場企業の輸送しておりますけど、この働き方の運転時間をきちっと守らなくてはいけないところで、実際に守るように荷主と話をして、運賃が1割ほど下がりました。その後の事態は、製品を上げることによって、多分、回収するしかない。その分を当社だけではなくて、協力会社もあるが、1割プラスしようと思ったら、製品単価を上げないと、その会社も収益が下がってしまう。運賃、あるいは製造単価でいうと、チョコレートも1割くらい小さくなったし、牛乳も1リットルが900ミリリットルになりました。そういったことで、製品単価を下げるか、上げるか。量を減らすか、増やすかしないと、どこかが負担することになり、その負担したところが痛い目にあってしまう。ということで、当社も下がった分は、ドライバーの賃金の歩合のところ下がった。基本的なものは下げていませんけど、ある程度下がってしまった。時間が少なくなれば、給与も下がる。それが上場企業のきちとした会社だと、コンプライアンスであり、全体がその様になれば、3%の賃上げは到底無理。その様なことになりかねなくて、今、当社でも4月には給料を上げないといけないと思っておりますけど、それをどこが負担するかっていうと、当社が負担する。であるから、消費者の負担を上げる様なシステムを作らないと、非常に難しい問題かと。運賃をいただくといっても、荷主が払えない様なところには貰えないわけで、正直言って、2月に荷主さんの幹部の方々と話しました。そこで、その様な資料を全部渡しまして、2050年になると3000万人減りますよと。ドライバーもどんどん賃金下がったら、今でもないのに、よりいなくなってしまうよと。どうするかという、女性が活躍できる仕事であればいいですけど、できないのであればしょうがない。国は3000万人少なくなると、休みが増えて、働く時間も少なくなるが、この日本は、一生懸命働いてきたから今があるわけで、高度成長では、みんな一生懸命になって、時間も忘れて仕事して今の状態にある。という中で、これから先、トラック業

界、ドライバーをどうやって確保していくのか。当社だけドライバーが来てもしようがないことで、全体が潤わなきゃいけない。ヤマトみたく、一般の消費者からお金をもらえるところは良いと思いますけど、荷主さんがいるところでは、非常につらい状況にある。働かなかつたら食えない。でも、働きたい人もいる。稼ごたい人もいる。その様な人は何とかして働かなきゃいけない。働ける場がなければ、土日陰に隠れてバイトする人も中にはいると思います。でも、その人にとっては、長時間労働で、会社は関係ないと目をつぶればいいけど、事故に繋がってしまう。荷主の方もドライバーが少なくなったらどうしようかと、困り込みをやっているところも当社では2社あります。厚生労働省と国土交通省が色々と一生懸命にやっていただいたところで、荷主の方々も注意深く、まずくなってきたと感じている。その辺を後押ししていただいておりますので、我々事業者がどういう風にして荷主の方と話すか。あとは、着荷主の方が1番問題なので、荷待ち時間などなかなか荷主の方もお客さんなので言えない。これから先、トラック業界をドライバーにどれだけ興味をもってもらえるかとなると、時間が少なくて賃金高く楽だということで、色々と頭を使いながらやっていかなければならない。あとは、長時間労働でいいですよ、何度も言っていますが、トレーラーは高速道路に乗れないため、長距離に行かれない。でも、長距離行きなさいと言われる。では、どうするかというと、下道を走ります。そうすると、労働時間等をオーバーします。あるいは、こそっと高速に乗って捕まったとなると、割引がなくなってしまう。トレーラーよりか少し楽できるトラックの方がいいなと言う人もいます。ということは、それだけ運べなくなる。労働者も少なくなる。トレーラーが無くなると、倍の人数が必要になってきてしまうので、その辺の所、鉄鋼メーカーは色々と考えています。

(高山支局長)

今、一番取り組むベスト時期だと思います。行政の取り組みが弱いというご指摘は甘んじて受けるんですが、行政もやれる範囲は決まっている。しかしながら、国土交通省や厚生労働省だけではなく、国として施策を推進していくことで、皆さんと一体となって色々な施策を進めていかざるを得ないのかなと思っています。

(池田委員)

この実証実験を2回行っていただいた訳ですけど、やはりこの実証実験に答えていただける事業者がなかなかない。答えていただいた事業者については、ありがたく思っている訳ですが、さして問題が少ないから引き受けていただいていると。これが実状なのかなと。問題があるところは、まだまだたくさんございます。むしろ、問題があるところの方が多いいのかなと。今、会長の方からも話がありましたけれども、当社の方は、発荷主の方にメーカー物流子会社が多いので、メーカー物流子会社はトラック協会の会員でもある訳ですが、人手不足・ドライバー不足、そして、こちらのリーフレットの内容をある程度は把握しております。そういったことで運賃を上げるよりも、労働時間を短くする、待機時間を少なくする、という方向で考えておりますので、発荷主の方については、良くな

ってきているのかなと思いますが、とにかく着荷主はひどいところが結構あります。最近始めた仕事ですが、柏から茨城県守谷へ移転したあるドラックストアのセンターの規模は小さくなったが、受け入れの物量は変わらない。当然、構内の作業そのものがなかなか思う通りにいかない。それで、バースに付けられる台数も決まっているので、先日は4時間待たせられた。これも、発荷主さんの方から先方の方に言っていただいておりますが、センターの構造上、作業員も入れられない状況であります。着荷主さんに待機料金を下さいと交渉もしましたが、これも、なかなかおいそれとはいかないのが実状であります。私の所だけではなく、その様に苦勞している所はたくさんあると思います。最終的には支局長が言われました様に、行政の支援は限られている。最終的には、我々が荷主さんと運賃交渉、あるいは時間交渉をしていかなければならない。何かしていけば、荷主さんの方も聞いてくれる。あるいは、着荷主の方も言うことを聞いてくれることがあればいいなと思いますけど、なかなか良い案も出てこない。引き続き行政の皆様に御協力いただいて、この事業を進めていきたいなと思います。

(高山支局長)

ありがとうございました。

まさしくガイドラインが取り組みの第一歩になれば、その観点からガイドラインが作られるのかなと思っています。しっかり、定着して浸透して、目標達成できればと思っています。

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、議事の進行にご協力頂きまして誠にありがとうございました。

以上