

第9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31年2月5日（水） 15:00～16:40

場所

オークラ千葉ホテル 2階「ブリストル」
(千葉市中央区中央港1-13-3)

出席者

	一般社団法人千葉県商工会議所連合会 専務理事 ※空席
(代理 大澤様)	
渡 部 茂 樹	一般社団法人千葉県経営者協会 専務理事
錦 織 正 規	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
(代理 和田様)	
中 村 修	住友化学株式会社 千葉工場 生産管理部長
角 田 正 一	一般社団法人千葉県トラック協会 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)
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	千葉県商工労働部長
(代理 加賀谷様)	
白土師 孝	全日本運輸産業労働組合千葉県連合会 書記長
高 橋 秀 誠	千葉労働局長
掛江 浩一郎	関東運輸局長
(代理 森高部長)	
小 塚 正 和	関東運輸局千葉運輸支局長

開会の挨拶（事務局）

省略

(森高部長)

改めまして関東運輸局自動車交通部長の森高でございます。運輸局長の掛江が所要のため代理で出席させていただきます。本日はお忙しい中、皆様方におかれましては、ご出席いただきまして、ありがとうございます。協議会の開催にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。皆様ご承知のとおりトラック事業を巡る環境が昨年非常に大きな変化がございました。昨年6月に働き方改革関連法案が国会で成立し、さらに12月には議員立法によりまして、貨物自動車運送事業法も改正されたところでございます。この働き方改革関連法、そして、貨物自動車運送事業法の改正につきましては、この働き方改革を進めるトラック事業者の皆様のみならず、荷主の方々、トラック運送業に係る皆様方にとって、大変意味のある改正であったと承知しております。関東運輸局におきましても、この施行に向けて準備を進めてまいりたいと考えているところでございます。また、この地方協議会、各都道府県で開催されておりますけれども、平成28年度から2ヶ年にわたって、トラック事業者と荷主が連携いたしまして、パイロット事業として、荷待ち時間削減・効率化など取り組んだところでございますが、昨年11月に、この成果を基に荷主と運送事業者の協力による取引環境・長時間労働の改善に向けたガイドラインが策定されたところでございます。本日、後ほどご説明いただきますが、成果がきちっと出ておりまして、働き方改革に歩みを進めていると実感しているところでございます。今後は、ガイドラインを作って終わりではなく、ガイドラインの横展開、定着をどの様に進めていくか、それが非常に重要であると思います。ガイドライン定着にあたりましては、荷主、トラック事業者など関係者の皆様方と協議を進めて、今後周知を図り、取引環境・労働時間の改善に努めていければと思っておりますので、本日ぜひ皆様忌憚のないご意見を賜りまして、取り組みに活かしていきたいと考えているところでございます。簡単ではございますが、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。

配付資料の確認（事務局）

省略

以降 千葉運輸支局 小塚支局長が進行

(小塚支局長)

議事の進行ということでご紹介いただきました千葉運輸支局長の小塚でございます。昨年の4月に人事異動で前支局長の高山の後任として着任しておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。本日は、委員の皆様方におかれましては、年度末のお忙しいところ本協議会にご出席賜りまして、ありがとうございます。本日の議事につきましては、円滑な進行に努めますので、ご協力お願いいたします。

それでは、議事に入らせていただきます。

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、株式会社野村総合研究所の山田様より説明をお願い

いたします。

(野村総合研究所)

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」説明

(小塚支局長)

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)

懇切丁寧な説明をいただきました。しかしながら、あくまでも参考事例であるので、まだまだ現実としては、荷主の理解を得られている事業者は少ないのではないかと思います。ガイドラインの中で、外部倉庫を使ったり、パレットを共用したりということはコストがかかります。コストがかかるということは、なかなか荷主が乗り気になってくれないかと思えます。我々の業界としては、私の所でも下請けでやっている部分もございしますが、元請の運送事業者には色々と話をしてお願いをしております。当然、元請事業者も分かっていますが、中々荷主の方で色々な問題があって、時間の短縮になる様な方策に協力をしていただけないことが多数あります。そのようなことを、どうしたら荷主に分かっていただけるのかが一番のことであるかと考えております。我々も努力を怠っているわけではありませんが、荷主の立場は、どうしても我々よりも強い立場にあります。ですから、これだけ人手不足の状況の中で、時間を短縮していかないと、働き方改革も当然進んでいきませんし、魅力ある職場作りもできないのかなと思っております。

(小塚支局長)

どう知らしめていくかは、この後事務局から説明があると思います。時間短縮というものも色々あると思いますが、このガイドラインには、色々な時間短縮の仕方があると思います。ガイドラインに示されているメニューとしてはいかがでしょうか。

(池田委員)

このガイドラインを使わないとは思っていませんが、これを荷主に言っても荷主の立場がありますので、なかなか協力していただける部分は少ないのかなと思います。

(森高部長)

ご指摘としては、ガイドラインは良いが、きれいごとばかり書いてあるということかと思いました。私も10年間民間企業で青果物の輸入商社にありまして、最初の10年は荷主の立場でトラック事業者と交渉などをしていた経験があります。私もよく色々なトラック事業者とお話していく中で、二言目には「値段上げたいけど荷主が」と言う話をされて

いたと記憶しておりますが、そこは、荷主には粘り強く交渉していくしかないと思います。私も荷主の立場であった時も、「一度値上げしてください」と言われ、「厳しい」と返して、それで終わったら、そんなものかなと思ってしまいます。そのため、粘り強く交渉していくことが重要なのではないかと思います。後、粘り強く交渉していく中で、客観的な数値を出すことが、荷主の立場にとっても、効いてくるのではないかと私が荷主の立場の時に思いました。トラック事業者にただ漠然と「人手が足りず苦しいから値段を上げてください」と証拠もなしに言われても荷主の心に響きません。一方で、待ち時間がこれだけありますとか、約款の改正で荷待ち料金や附帯料金もきちっと設定できるような仕組みを作ったので、そういったものを活用していただいて、客観的なデータを荷主に出していくということが非常に重要であると考えております。ガイドラインもステップを踏んで行えるように記載しておりますが、根底には客観的なデータに基づいて荷主に運賃交渉していく指針として、ガイドラインは良いものではないかと思っています。後、具体的な改善例というのは、103あって、これを全部やるのは非現実的であって、荷物の種類によって向いている対応策、向いていない対応策があります。青果物では、リードタイムが短くて、14・15ページ目にある、対応のチャートのリードタイムを見ると、5・9・10・11・13とあって、それぞれ項目ごとの、例えば、対応例5では、集荷先の集約について、私が荷主の立場であった時も、トラック事業者から色々な市場に行くのではなく、集約してくれると楽ですと言われたこともあり、当たっていると思って見ていました。なので、まずできるところから取り組むのがいいのかなと思います。後、コストの話になってくると、荷主側もシビアになってきます。パレットの話だと誰が負担するのかなど、ここに書いてあります事例集を見ていただくと、あまりお金をかけず、荷主に相談できる様なことが多数書いてありますので、まずはできるところからトラック事業者にもやっていただければと思うところでございます。

(小塚支局長)

荷主が実際にこのガイドラインを見て、やってみようとか、分かりやすいとか、実際に取り組んでいるところもあると思いますが、何かそのような事例があれば教えていただけないでしょうか。

(和田委員代理)

環境はかなり変わってきており、私がこのポジションに来て1年になりますが、1年前にちょうど雪が降って、出荷が何店舗か止まってしまう、2、3日経ってトラックを集めて出荷しようと思ったら、トラックが全く集まらないという現象が起きました。この時にドライバー不足を認識して、賃金を上げる、荷待ち時間を削減するなどの取り組みをしました。例えば、夜間のクレーンの稼働率が低い時などに、ガイドラインの事例にある様なことをしました。まだ努力は足りないですが、そのような対策を取り始めたこの1年でした。また、なぜ積極的にやり始めたかという、トラックが集まらない、ドライバー不足がかなり顕著に出てきているので、そのような点でやらざるを得ないところもありました。

こういった事例をここ数年やり始めた段階なのではないかという認識はあります。

(小塚支局長)

ドライバー不足は、荷主側もそういった認識を持って、このガイドラインを活用していただけると願っております。

次に、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」について、まず千葉運輸支局より説明をお願いします。

(運輸支局、労働局)

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」説明

(小塚支局長)

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。

(角田委員)

今、トラック協会が周知をどの様にしているかお話ししたいと思います。現在、千葉県トラック協会は1900余りの会員がおります。この様な資料が出れば、会員へ周知しているところです。トラック協会が運賃交渉などはできませんので、参考資料として渡して、最終的にはそれぞれの事業者がやっていただく形になっております。全ての業種がみんなトラックで運んでいても、品物が違うわけで、協会もそこまでは手が付けられないところです。また、約款改正につきましても、荷主にご理解を得るために、色々と文書を発信しました。また、会員から希望があれば、協会あるいは支局の名前が記載された文書を渡しています。希望者の方は、文書を直接荷主へ持ち込むこともあります。133会員から荷主507社のデータが出ております。事業者を助けるために文書を発出しています。経営者協会のパンフレットにチラシを掲載させてもらったり、千葉県内の様々な業界新聞にPR広告を載せて周知しております。公正取引委員会に確認しながら行っています。このように荷主の理解を得るために、手助けをしています。

(小塚支局長)

先程事務局から説明がありましたように、広報誌等を活用して周知しているとありましたが、これ以外に方法などがありますでしょうか。

(大里委員)

ガイドラインは、運送事業者には協会を通じて送っておりますが、荷主には何らかの形で送ったり、周知したりしているのでしょうか。

(運輸支局)

これから周知を行うところです。

(小塚支局長)

荷主に理解してもらうために、何が必要かご意見等ありますか。

(白土師委員)

ガイドラインを作成するにあたり、パイロット事業の荷主選定には相当苦慮されていたと認識しています。これには当初から必ずしも主旨に賛同していない荷主もいるのではと考えています。1年半前に標準運送約款改正があり、前の協議会で3割強くらいの提出状況で、行政もしっかりと動いていただいた結果、荷主と事業者の理解も進みました。今は6割あたりまで進んでいると思いますが、これからガイドラインをどのように周知すべきかについて、やはり行政の力を借りるのが、我々としては早いと考えています。運送事業者がHPや文書を荷主へ持って行くよりは、行政から言ってもらった方が周知と浸透が早いのではないかと考えております。

(角田委員)

行政からとありましたが、コンプライアンス、悪いことは公表していますが、良いところは公表されません。役所は良いところもPRをしていただけると、他の事業者から賛同を受けられるのではないかと考えております。そうすれば、荷主から事業者に対して協力的になってくれるのではないかと考えております。

(小塚支局長)

ガイドラインの中に会社名が公表されている所もあります。これらも活用していければと考えております。

(角田委員)

はい。

(小塚支局長)

次に、議題3「働き方改革関連法について」について、千葉労働局より説明をお願いいたします。

(千葉労働局)

議題3「働き方改革関連法について」説明

(小塚支局長)

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。

(白土師委員)

罰則付きの時間の関係ですが、除外されているのは自動車運転業務ですから、運送業は車を運転しない方も多数いらっしゃるので、その場合、主として自動車運転手だと定義付けするのは、どの程度車を運転している方なののでしょうか。1日何時間、月何日、色々な資料を見ても定義が見当たらないので、せっかくの機会なので伺ってもよろしいでしょうか。

(労働局)

概ね半分程度が自動車運転に従事する場合は自動車運転者として扱うとしております。

(白土師委員)

月間なののでしょうか。そうであれば、月によっては、変わることが出てくると思います。

(トラック協会)

年間の総労働時間と厚生労働省のデータには入っております。

(白土師委員)

個人の年間の総労働時間の5割でしょうか。

(トラック協会)

半分を超えることが見込まれる場合には、自動車運転に従事する者となっております。

(白土師委員)

期首で見極めて、36協定を結びなさいということはわかりました。今後の要望になりますが、自動車運転手は一概に言っても、長距離・中近距離、宅配ドライバーのような完全日帰り運行もあり違いがあります。それら全てを除外規定にすることは少し乱暴かと考えています。今後はもう少し細かい適用を考える必要があると思っており、今後、進めていく中で、この様な意見があったらと思っていただければと思います。

(池田委員)

2020年4月1日から施行ですが、月45時間の時間外労働、年360時間と決められていますが、今現在でも、休息時間の8時間の設定があります。要はトラックドライバーの時間が短くなるということになると、当然のことながら収入が少なくなる可能性が高くなります。その中で、他社では週4日労働、そして、副業も認めると言われていますが、何らかの形で収入を確保しようとして、アルバイトを行うことになった場合、会社としては、休息時間を与えておりますが、アルバイトを行ったために、体を休める時間が少なく

なる可能性があります、その場合の対応はどのようにすればいいのでしょうか。

(労働局)

健康確保上、労働時間は事業者を別にしても、通算することになっています。

(池田委員)

会社ではそこまでの管理はできません。

(高橋労働局長)

補足させていただきます。厚生労働省でも、副業を解禁してもいいのではないかと、色々検討を進めているところでございます。まさに今、委員がおっしゃったことは、トラック運送業界のみならず、あらゆる業種で、同じような課題が提起されております。そこで、今、厚生労働省本省で副業との関係、どの様に通算するのか、どこが割増賃金の支払う義務が生じるのかなど詰めております。今年度末を目途に何らかの取りまとめがなされるのではないかとこのところに来ております。

(池田委員)

我々は中小企業なので、2020年まで猶予がありますが、大企業などは今年の4月からということですね。それなのにまだはっきりしていないのでしょうか。

(高橋労働局長)

他社で行う残業について、どの様に把握して自社の雇用管理に結び付けるのかという点については、難しい課題になりますので、すぐには結論が出せない状況です。本省でも有識者や色々な関係業界から聞き取りをしていると聞いておりますので、もうしばらくお待ちいただければと思います。これは、各業界からも早く示すようご注文いただいておりますので、ご理解いただければと思います。

(角田委員)

トラック協会で働き方改革をどの様に取り組んでいるかお話しします。まずは、今年の3月31日までに有休を決めなければならないということで、今年度は有休について焦点を当てて各支部・各ブロックで説明会を実施しております。他の年度ごとに決められるものについては、あと4年以上猶予があるので、その時までには決めなければならないことを重点的に会員に周知して決めていきます。年ごとに何をやるのか決めて、カリキュラムを組んでいるところです。

(トラック協会)

月45時間を超える月は6箇月までとあるのは一般則であって、自動車運転者にあつては、今のところこの規定は適用されません。

(高橋労働局長)

先程、副業の場合、労働時間を通算するとのお話しでしたが、この上限規制のうち1年の上限等に関しては、その事業場における労働時間の上限規制ということなので、この上限規制を適用するにあたっては、通算はしないということになります。

(小塚支局長)

続きまして、議題4「その他」について、まず関東運輸局自動車交通部貨物課より説明をお願いいたします。

(飯塚課長)

議題4「その他（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、標準貨物自動車運送約款の改正に係る手続き状況、貨物自動車運送事業法の一部改正の概要、引越時期の分散のご協力）」説明

(飯塚首席)

議題4「その他（トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン）」説明

(小塚支局長)

ありがとうございました。

議題は一通り終わりましたが、全体を通してご意見ございましたら、ご発言をお願いします

(森高部長)

先程、約款の改定の話を経済産業省からさせていただきましたが、千葉県におかれましては、角田様、関係者の皆様に御協力していただきまして、関東全体では6割ですが、千葉では7割の事業者から新約款の届出を提出いただきまして、関係各位に対しまして感謝を申し上げるところでございます。ただ一方、裏を返すとまだ3割の方が届出をされていない状況でございますので、引き続き関係者の皆様方におかれましては、新約款の届出の働きかけをしていただければと思います。

(白土師委員)

ずっとこの会議でも言わせていただいておりますが、この先、パイロット事業がアドバンス事業に代わって、物流の効率のアップについては進捗が図られています。しかしそれがドライバーの総拘束時間の削減に必ずしも繋がっていないことを意識した上で色々な視点を持たないといけません。バラ積みパレットにしたら荷役時間が短縮されるかもしれませんが、総拘束時間が短縮されるかということ、そうではないということをお互いに意識

をした上で、色々と進めていければと思っています。人手不足の話で、先程、池田委員が別の角度で言うておりますが、従来運送業における作業量の単位が時間ではなく輸送の仕事数みたいところで、管理されてきたのがこの業界と認識しておりますが、労働時間という観点での管理において従来の様に走れない・走らせられないという形になるわけですが、現在我々の業界は賃金と労働時間の格差が完全に魅力がない産業だと認識されています。今までよりも走れないイコール賃金ダウンでは益々魅力がない産業になってしまいます。それには従来の賃金の仕組みの見直しが必要不可欠です。その賃金原資となるのは運賃です。そこで今度の標準運賃の大臣告示が参考資料のP 4 みたいなものを十分に踏まえた運賃となることを期待しております。単純に労働時間が全産業から1, 2割長く、時間外労働は2, 3倍多く、賃金は1~3割安い業界だということを意識しながら、人がいないとどうにもならない産業ですので、賃金でどれだけ人材確保していくかということになります。運送事業を推進する上では、大きなことだと認識していますので、その辺りも向こう5年間かけて色々な場面で検討できればと思っています。

(齋藤委員)

約款の一部改正について色々取り組んでおりますが、以前の約款を廃止する意見は出ませんでしたか。以前の約款をそのまま継続されると小さく書いてあるのが、約款変更の届出が遅れている原因ではないのでしょうか。

(森高部長)

標準約款については、届出で処理ができるようになっておりまして、一方、今までの約款を使いたい事業者におかれましては、認可事項となっております。今回、標準約款を変更した趣旨といたしましては、働き方改革、生産性向上の中で、附帯料金を明確に約款に位置付けることで、荷主と交渉していただいて、適切な運賃料金を収受していただく趣旨で、トラック協会ですとか、トラック業界からのご要望も踏まえて改正したところでございます。我々としたしましては、そのような経緯・趣旨に則りまして、新約款の届出を事業者の皆様には是非やっていただきたいという認識でおります。

(池田委員)

標準約款の改正をして、最終的には我々が収受する料金が上がるという考えで作っていただいたことは思っておりますが、荷主によっては、今までのお金が分かれたとしても、今までと同じお金で何ら変わらない荷主も多数います。そのため、非常にありがたい話ですが、底上げには全くなっていないとは言いませんが、これによって全ての料金が上がったとは言えないのではないかと思います。

(森高部長)

荷主としては、約款が変わったので運賃を上げてくださいというのは一番頭にくる値上げ交渉で、我々の認識としましては、荷主と交渉の中で、運賃料金が決まります。荷主の

方が優位な立場がある中で、トラック事業者がどのようなことができるかというところで、先程のガイドラインでも示しましたが、正確に分析したコストを客観的に数値として出して、それを荷主に伝えていくというプロセスの中で、この約款改正を使っていただいて、荷主と交渉していく中で、最終的に運賃料金が上がったトラック事業者もいらっしゃると思いますし、そうでない事業者もいて差が出てしまうところではありますが、少なくとも荷主との交渉の中で、我々も支援していく趣旨で、約款を改正させていただいたところです。約款が変わったので運賃が上がるかというところではないと我々も認識しているところです。最後は荷主とトラック事業者との間の交渉事ではないかと認識しております。

(小塚支局長)

お時間も参りましたので、本日は円滑な議事進行に協力いただきまして、ありがとうございました。関東運輸局から説明がありましたように、この協議会は当初4年間で最終的にガイドラインの普及・定着を図ることとなっておりますが、働き方改革とも連動いたしまして、引き続き長時間労働の改善に向けた取り組みを継続して実施していくこととなりましたので、委員の皆様方におかれましては、取引環境・労働時間改善に向け、引き続き当協議会に参画していただきますようお願いいたします。以上で、本日予定されておりました議事につきまして全て終了いたしました。

以上