

**第2回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善群馬県地方協議会
議 事 録**

1. 日 時

平成27年12月14日（月） 14時00分～16時00分

2. 場 所

群馬県トラック総合会館2階 会議室

3. 委 員

大矢 一 一般社団法人群馬県商工会議所連合会 専務理事 【御欠席】

樋口 俊之 一般社団法人群馬県経営者協会 専務理事

星野 榮助 群馬県倉庫協会 会長

堀切 智 群馬県地区通運協会 会長

【代理出席 久保田 智 群馬県地区通協会 事務局長】

渡邊 浩 富士重工業株式会社スバル製造本部群馬製作所製造管理部 部長

狩野 裕 サンデン・ビジネスエキスパート株式会社物流部 部長

金子 裕昭 日本労働組合総連合会・群馬県連合会 副事務局長

小宮 勝義 群馬県交通運輸産業労働組合協議会 議長

三浦 文雄 一般社団法人群馬県トラック協会 会長

(三富運送株式会社 代表取締役)

堀越 誠一郎 一般社団法人群馬県トラック協会 副会長

(堀越運輸株式会社 代表取締役)

武井 宏 一般社団法人群馬県トラック協会 副会長

【代理出席 五十嵐 康幸 株式会社ボルテックスセイグン 取締役】

川島 満男 一般社団法人群馬県トラック協会 副会長

(株式会社三蔵 代表取締役)

原 邦昭 一般社団法人群馬県トラック協会 副会長

(株式会社グローバル 代表取締役)

佐藤 今朝司 一般社団法人群馬県トラック協会 副会長

(株式会社群馬グリーン配送 代表取締役)

石井 雅博 一般社団法人群馬県トラック協会 専務理事

上原 英之 群馬県産業経済部商政課 課長

内田 昭宏 群馬労働局長

濱 勝俊 関東運輸局長

【代理出席 山本 英貴 関東運輸局自動車交通部長】

日置 滋 関東運輸局群馬運輸支局長

4. 開会あいさつ

開会（事務局）

（内田群馬労働局長）

皆様、こんにちは。群馬労働局の内田です。前回7月の時、第1回の協議会を開催した時に同じように挨拶をさせていただきまして、その時申し上げたのが、運輸業が各産業の中でも特に労働時間が長いということと、それから労働災害が結構多いということです。そうした状況にあるなか、長時間労働の削減に取り組んでいかないと、絶対的な人手不足になっていく。それから基準法に基づく労働者層の動きをきちっと対応していかなければならない。そういうことが不可能になって業界が本当に危機的な状況になるのではないかということを申し上げました。

それから、本日の会議まで約5ヶ月弱ありましたが、その中で少し労働の観点から見た状況、少し目についたことについて、お話しさせていただきたいと思います。

一つ目ですけど、女性活躍推進法という法律が、8月末に国会で成立いたしました。言うまでもなく人口減少社会に日本がなってしまうなかで、日本のこれからの発展とか、あるいは企業の振興に向けては、もはや女性の力が本当に欠かせないという状況になりました。これは日本全体で取組を進めなければいけない。国とか自治体とかいうレベルではなくて、企業の皆様にも全面的に取り組んでいただいて、国全体として、こうした女性の活躍推進をしていこうと、こういう枠組みの法律になっていまして、事業主の皆様にもかなり踏み込んだ取組を求めるという内容になっています。この法律を機に、様々な企業で女性活躍の機運の盛り上がり、あるいは実際に取組に着手される企業がだいぶ出てきたなという印象を持っています。

それから二つ目が、働き方改革という用語を皆様方も耳にされたと思いますけども、この働き方改革の機運もかなり盛り上がってきたなと思います。ちょうど1回目の会議の時、夕活という、ちょっと聞き慣れない言葉ですが、サマータイムに似たような制度の導入について、政府が強く呼びかけまして、この群馬県内でも労働局はやりました。また県の当局もやるなり、あるいは一部の自治体も、それから企業のなかでも取り組んでいただいたところがありました。これの意味は、御案内のとおりかもしれませんけれども、政府の成長戦略のなかで生産性を高める方策として、過度な働き過ぎはむしろ防止をしなければいけないという考え方。これは労働者保護もありますが、日本の発展のために、生産性を向上させるために、これはやらなければならないといった考え方があります。このようななかで従来の長時間労働のみを是とするような働き方、これをスタンダードにしていくのはもう止めようという流れで、多くの企業で取り組んでいただくような状況が出てきました。併せて、国では、働き改革については、政労使、県団連のトップとその他の組合のトップ等で、オールジャパンで取り組まなければいけないということで政労使会議が設けられ、そこで議論もされています。最近ですと、総理が国会でお答えになったようですけれども、地域版でもそういうのをやらなければいけないので

はないかという質問に対して、そのとおりだと。それで、この前、県議会でも取り上げられたと聞いていますが、働き方改革は、この群馬県におきましても、ある意味、政・労・使、全てで取り組む必要があるのではないかと、というような流れが出てきていると思っています。

それから三つ目は、この働き方改革に関連しますが、過重労働に対する厳しい目。11月が過重労働防止月間として我々は取組を行っておりまして、そのなかでもかなり強力に推進させていただきました。最近の耳新しい話として、某居酒屋メーカーに関する報道がありますが、新聞の取り上げられ方により、もはやブラック企業は今後は立ち行かなくなる。もっと極端に言いますとブラックな産業というイメージが根付いてしまうと非常にこれからの発展が難しくなるという状況が端的に出てしまった。

そういうことで、人手不足対応、それから、女性の活躍促進は日本の喫緊の課題であると同時に、各産業にとっても喫緊の課題であるということになっています。今後、必然の流れになり、彼の業界はもう走り始めていると思っています。状況を正直に申しまして、トラック業界は必ずしも進んでいるとは言えません。100メートル走で言いますと10メートル後から出発するような状況ですので、そうした中で他産業に負けない形できちんと発展の先を見据えた人材不足対策を行う。これにはやはり長時間労働の是正は避けてとおれないと思います。

そういうことで、是非、皆様方には引続きここで御議論いただき、群馬県のトラック業界、労働時間削減等をしながら、いかに働きやすい環境と発展を図っていくかということについて、一層の御議論・御協力をお願いできればと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

(山本関東運輸局自動車交通部長)

皆様、濱の代理で本日参画いたします山本と申します。よろしくお願いいたします。

私も第1回の群馬県の地方協議会に参加させていただきました。前回の協議会では皆様の共通認識として、トラック事業の長時間労働を抑制しなければならないということについては共通の理解が得られたのではないかと考えています。この長時間労働の抑制に関して、9月にトラック事業者・ドライバーの皆様の御協力を得てアンケート調査をさせていただきました。現在、中央で調査結果を集計・分析しているところで、年明けには分析結果が出ると見込まれています。その結果については、先の話で恐縮ですが、第3回の協議会の場で、御紹介をさせていただきつつ、それを基に議論を深めていければと思います。

先ほど、内田局長からもお話がありましたとおり、政府全体でサービス産業の生産性の向上ということが言われております。その生産性の向上をすべきとされているサービス産業の代表例の一つとしてトラック運送が挙げられています。そういった政府方針にも沿いつつ長時間労働の対策をこれから進めていくわけですが、私は、この話は、トラック事業者だけがメリットを被るのではなく荷主企業にもメリットがあると考えて

おります。詳細にはアンケート結果を踏まえてということになりますが、前回の協議会でも荷待ち時間および付帯作業が原因の一つになって長時間労働が生じているという御指摘があったところです。それを適正化していくことによって、生産性を向上させることは、過度な労働を防止することを意識しつつ人手不足であるトラックの効率的な運行を可能にすることで、輸送供給力を上げることに繋がっていきます。輸送供給力が上がれば、荷主企業の皆様にとっても、荷物を運びたいけれどもトラックがなくて困っているという状況が今よりも改善されるわけございまして、行政としましては、この取組の中でトラック事業者と共に荷主企業の皆様にもメリットを享受していただけるような成果を見出していければと考えており、皆様の御協力を賜れればと思います。どうぞよろしくお願い致します。

(三浦群馬県トラック協会長)

皆様、改めましてこんにちは。県トラック協会の三浦でございます。本日は、トラック輸送における取引環境・労働時間改善群馬県地方協議会の第2回目の開催にあたり、第1回に引き続き、関東運輸局から山本自動車交通部長、群馬労働局から内田労働局長をはじめ、公務大変御多用中にもかかわらず、関係省庁の皆様方に大勢御出席いただき誠にありがとうございます。また、荷主企業から富士重工業様、サンデン・ビジネスエキスパート様、並びに各団体の皆様方におかれましては、前回同様、業務御多忙のなか、御出席いただきまして、トラック協会長として心より御礼を申し上げる次第です。

さて、第2回目の中央協議会が12月2日、ちょっと天候の悪い日でしたが、行われました。群馬県におきまして、本日この協議会が開催されるわけですが、前回、取り上げられたトラック輸送における実態調査、先程、山本自動車交通部長からの話にもありましたが、実態調査が9月14日から20日の1週間、全国で約5千人の予定で始まり、今回は、業界も大変意気込んでいたわけではないですけれども、皆様の御理解が高くて、実は全国で1,252社、ドライバーにして5,600名からの実態報告が上がってきているということで、大変珍しく、予定数より多い資料が上がってきたところです。

当群馬県におきまして20社の予定で28社、ドライバーは137名の実態調査が行われ、目標に対する回収率を大幅にクリアして、トラック輸送状況の実態調査が行われたところです。この実態調査につきましては、先ほど、山本自動車交通部長の話にもありましており、大体1月末から2月当初までには整理できるとのことで、これから各県それぞれにフィードバックすることになっているようです。そういうことで楽しみにしているわけですが、これは、我々運送業界としまして、ここまで詳しく、細かく、全部を実態調査したことがおそらく過去になく、初めてだろうと思います。今までは、荷待ち時間が多いと言いながらも、想像の範囲内で話していたところがあります。これにつきましては、実際の数字や実態が出てくることで、今後の検討課題の大変参考になる数字が出てくると思っているわけです。また、今後3年間掛けまして、これを基にし

て、我々業界の構造的な改革を図っていくわけです。これから実証実験等におけるパイロット事業、ガイドラインの策定等を行うために本協議会を進めていくわけですが、有効かつ実りのある協議会となるよう、改めて群馬県トラック協会長として皆様方をお願いする次第です。

また、運送業界における長時間労働は運転者不足に更なる拍車を掛けているわけですが、先ほどの内田労働局長の話にもありましたように、本当に由々しき問題です。我々業界全体として、ドライバーが不足していることで悲鳴を上げているというのが現状ではないかと思うわけです。実態から、これから10年、15年の間に何十万人と不足するのではないかと言われているわけです。そういうことで、内田局長の話にもありましたように、政府の内閣府としても今年の6月に安倍総理の肝煎りで内閣府の中にサービス業における生産性向上協議会ができたわけです。サービス業5業種が指定されているわけですが、運送業につきましても、トラック運送業における生産性向上協議会が6月に発足しました。私は現在、中央の委員としてそちらの委員も兼ねていますが、この協議会は担当が若干違いまして、TPP等もやっている甘利大臣が担当です。そして、2日の協議会が始まる前に甘利大臣に呼ばれて、直接会って、いろいろな話をしてきました。そのなかで、「安倍総理からの特命でこれは絶対やっていかなければならない」とか「運送業界を頼みます」などと言われてきたわけですがけれども、我々としても、これからは大臣に言われた云々ではなく、我々業界の行く末を考えると、この労働問題をなんとか解決していかないといけない。これからドライバーが不足して、本当にそこで行き詰まってしまうという問題があります。

協議会におきましては一般論を取り上げるということではなく、この実態調査が進んでいるなかで、具体的に長時間労働の実態を捉えて根本的に改善していく。現在の労働法では、年間3,516時間が最大の拘束時間として規定の法律の範囲内で許可されているのですが、これが3,516時間で良いのかどうかという問題も含めて、中央協議会でも色々な問題が出てくると思いますが、そういうことも含めまして、これから実態をつぶさに見ながら、どこまで改善できるか。また、それに応じて、危険・汚い・きつい、という我々の現在の業界イメージを、皆さんが希望を持って来ていただけるような業界に変えるために待遇改善を図っていかねばならない。

そういうことで、いろいろ諸問題が山積しているわけですが、せっかくの協議会です。是非とも皆様方のお力をお借りしながら、我々業界を、構造的に改革して、皆様方に御迷惑を掛けることなく、輸送に貢献していきたいと思うわけです。今日は、長時間労働の改善に向けた絶好の機会ですので、御出席の皆様方から忌憚のない御意見をいただきまして、なんとか形を整えていきたいと思うわけです。是非とも皆様方の御協力をよろしくお願い申し上げまして、御挨拶とさせていただきます。

5. 議題1について資料説明

資料1の説明（群馬運輸支局）

省略

6. 議題2について発表

資料2（富士重工業）、資料3（サンデン・ビジネスエキスパート）、資料4（堀越運輸）、資料5（ボルテックスセイグン）に基づき、各自発表

省略

7. 議題2について意見交換

（渡邊委員）

（堀越運輸の発表に対して）積込時間の変更、荷卸時間の変更ということでしたが、改善後、夜間に荷主企業も作業者もいないなかで積込みするというのを弊社も一部やっていますが、なくそうとしています。要はセキュリティの面とあとは安全面、それと荷主企業がいる時間帯に作業をしてほしいという荷主企業側の気持ちがあるのですが、それについて、どんな話をして、荷主企業がいなくて作業すると決めたのかを教えてくださいいただけますか。

（堀越運輸 小林部長）

現在、改善に取り組んでいる客先とは、いろいろな面で密に取り組んでおります。この客先では、フォークリフト作業を行うにあたり、客先独自の試験を行っており、まずその試験を受け、合格できた者でないと作業ができません。フォークリフトを使用する際も貸出台帳へ、何時何分から誰が使ったかを記入しています。又、使用したフォークリフトに傷が付いた場合も報告を行っています。フォークリフトの速度も制限があり、時速5キロで搬送を行っております。何かルール違反等があった場合は、夜間の荷卸ができなくなってしまう。そうすると拘束時間等が長くなってしまうので、逐一、何かあった場合、例えば、製品等に傷をつけてしまった、もしくは荷姿に異変がある、伝票等に不備があったという時は、客先の担当者が出社するまで待つて報告を行っています。客先の積込場所等には防犯カメラも付いておりますので、何かあっても隠すようなことはできない。例えば、弊社が納品した車で何かトラブルがあったということになると、弊社の評価が下がってしまうことになります。そのため、運転者に対して、何かあった場合は、必ず会社に報告するよう、指導しています。又、会社から客先へ報告をし、現地で待機をするのか、持ち帰るのかの判断をして頂き対応しています。夜間誰もいないところで作業をするのは、客先もあまり良いと思わないところもありますが、夜間の作業が出来ないと時間の削減が厳しいということもあり、御理解をいただいた上で実施させていただいています。

(狩野委員)

(堀越運輸の発表に対して) 道路状況等による遅れを加味した納品時間の設定ができていないことが課題と考えられているとのことですが、弊社の場合、積極的に設定をしているわけではないのですが、同じ問題が起きてしまう。実績ベースで調整等を行っていたりはしている実態はありますが、遅れを加味するというを具体的にするとすると、逆に、むしろスムーズだった場合に、その分早く着いてしまうということがあるかと思います。それについてのお考え、もしくは先方の荷主企業が良しとするお考えなのか、その辺を教えてくださいませんか。

(堀越運輸 小林部長)

何時間遅れるかもしれないということを想定して便の設定というのはなかなか厳しいというか、反対に着いた時に待機の時間が発生してしまうことにもなるかと思います。製品の中には、急ぎで対応するものもあり、道路事情で遅れていた場合で、本来ですと休憩を取る場面であっても、相手方から何時までには着けてほしいという要望があります。特に、これからの時期に雪で高速道路が使用できないということも頻繁に起こるなかで、例えば、冬の時期はもう少し時間が遅れても大丈夫な便の時間設定が出来ると思います。雪で高速道路が通行止めになると、3～4時間、本来の納品の時間から遅れてしまうこともあり、それでもどうにか時間に着けてほしいと言われても弊社としてもどうにもできないところがあります。なかなかそのようなところを着荷主企業で御理解が難しい場合があります。遅れを加味した時間にするというのはなかなか難しいとは思いますが、そういった道路の状況の部分は御理解いただけると助かりますという意味で書かせていただきました。

(小宮委員)

大変それぞれに御努力をされているというのが分かったところですが、そのなかには書面化の契約の関係もあります。いろいろな形での取引、製造業者は出入りの業者と、そしてトラック事業者は対応する荷主企業といろいろと協議をされているとは思いますが、そのなかで一昨年からスタートしている書面化契約の部分についても、今後も浸透、推進をしていくのが重要であろうと思っています。それから、契約等に当たって、よく出てくるのが改善基準告示。労働時間を減らすというなかで、拘束時間が年間で3, 516時間まで長距離等で拘束できるなかでの対応。そのようなところがなかなか荷主企業側に理解されていない部分も事業者からかなり耳にしている。そのため、今後の行政の対応として荷主企業側にトラック関係については改善基準告示というものがあるということを積極的・対外的なアピールをお願いしたいと思っています。それから、全体的にこの取引環境が改善されれば、荷主企業側、トラック事業者側、全体的な収益性の向上というのが図られると思っています。私は労働者の代表として参加させていただいています。そのため、収益性の向上があった分については、きちんとドライバーへの配分

に繋げていただきたいなと考えています。運転免許制度も新たな制度ができるなかで、今後もトラックドライバーへの就職や、この業界への参入をしていただく若手の方々に、これからでは長時間労働ではなかなか人は集まらないという前提の下、働き手のことを考えるということについても是非問題としておきたい。このような形で議論をしていますが、最後の責めを負うというか、しわ寄せが来るのは、やはりドライバーになります。事業者、荷主企業、それぞれについていろいろと検討をしていただけるということですが、最終的なしわ寄せ、休憩を取りたくても休憩を取れない、このような環境にしてしまい、結果的に事故が発生してしまったのでは何のメリットもないということになります。そのため冒頭でも申し上げたとおり、改善基準告示等の基準をきちんと示しておくことが需要であり、それらを書面化等の契約に反映していくということが重要と考えますので、よろしくお願いします。

（日置群馬運輸支局長）

（富士重工業、サンデン・ビジネスエクスパートの発表に対して）両者とも、物流の効率化について様々な取組をしていただけていますが、取組を進めるにあたって、発着とも自社の構内等であれば問題がないが、送り先が取引先企業への輸送の場合は、そういったところへの取組において何か問題がないのかということ、また、こういったマテリアルハンドリングを適切にやると、もちろんコスト削減にも繋がりますし、省力化にも繋がるとは思いますが、そういったものを取り組むときに、実運送というかトラック事業者との取り次ぎや意見交換が行われているのか否か、行われている場合、どう取り組んでいるのかをお聞かせ願えますか。

（渡邊委員）

弊社の場合、弊社の工場で完成したものをという話になると思いますので、完成車、車の輸送ということになるかと思います。大変申し訳ありませんが、我々、群馬地区では携わっていません。東京の本社の方に事業部がありまして、そこで行っています。そのため、詳しい状況というのは把握していません。ただし、一つ言えることは、今回、問題となっているような、必要な製品が出てくるまで待機して待たなければならないという状態が発生しているというのを我々も認識してまして、そこは弊社の完成車の物流課題としても捉えているところです。すぐに改善というのが、なかなかできない問題もありまして、というのはトラック便の問題だけではなくて、トラックを持っていた先の海外の船便の関係とかもありますので、そこを全てを連動させた上で、どのようにハンドリングしていくかといったこともあります。実は中長期的な課題として、プロジェクトを組んで取り組んでいますので、今日明日というわけにはいきませんが、また何かの機会に御報告できればと考えている次第です。

(狩野委員)

弊社の場合は、完成品と言いましても、車の部品も1つの部品ですので、それに関しては、今、群馬県が主催する協議会にも参加させていただいて、ここにいらっしゃる方のなかにも参加されていますが、トラックの輸送回数について2回を1回にするという活動を実際に取り組んでいます。また今回の協議会の中で、新たな取組という形で行い、トラックの運転手が少なくても対応できるようにしていこうという取組をしています。赤城事業所については、コンビニのショーケースや自動販売機を製作して、国内に配送していますが、そちらについて他社との共同配送や、あとはJRを使ったりして、弊社として物流の効率化に取り組んでいます。その他、私共がやらせていただいている自動車メーカーの中で、例えば構内において安全面等で問題がある箇所があった場合は、私共と物流会社の2者で自動車運送会社に対して改善してもらえないかという提案をしています。例えば、その問題があることで荷役時間が長くなってしまう、トラックのドライバーの安全確保という面で危ないという箇所につきましては、物流業者から情報ももらいますので、それを自動車運送会社に対して伝えています。

(日置群馬運輸支局長)

(ボルテックスセイグンの発表に対して) 実運送会社でもあります、利用の事業者として結構規模の大きい運送会社を御利用されているかと思います。そういったなかで利用事業者として、実運送と何か話し合いの場とか調整するような機会というのは持たれていますか。

(五十嵐委員)

弊社の場合、そんなに頻度は高くないのですが、年間3回、弊社の輸送について御協力いただいている協力会社と安全協議会というのを作りまして、納品先での問題点といった情報をいただきます。荷主企業側とは、月1回、定例会を実施していますので、そのなかで問題点があったところや、余分な作業というかサービスという形で行っている部分を荷主企業にお伝えして、改善を図っていただいているといったこともあります。どうしても我々が運んでいるものが、最終製品ではなく中間の原料を主に運んでいますので、また、納品先も化学工場とかが多いものですから、そこでの安全面については、荷主とやり取りをさせていただいております。先ほど申し上げたように、JRを多く利用していますので、その部分においても年1回のペースで、このところやっと3年掛けて通運に対しての監査が終了しました。そのようなスパンで全ての通運に対しても、安全に作業していただいているかどうかを確認しています。

8. 議題3、課題4について資料説明

資料6、資料7の説明（群馬運輸支局、群馬労働局）

省略

9. まとめ

(日置群馬運輸支局長)

熱心な御議論または御丁寧な説明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まして、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、本日の御意見等や、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いますのでどうぞよろしくお願いいたします。

以 上