

**第3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28年3月22日（火） 14時00分～16時15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
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
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

【代理出席】 渡辺 一重 サンデン・ビジネスエキスパート株式会社 物流部 主管】

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 【御欠席】

(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
----	---	-----------------	-----

(株式会社ボルテックスセイグン 代表取締役)

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。年度末の忙しい時期に御出席を賜りまして誠にありがとうございます。今ちょうど来年度の予算案が国会で審議中であります。既に衆議院を通りましたので年度内の成立は間違いない状況ということで、事実上予算案がこれからスタートして様々な事業がなされる、ということだと思います。

28年度の予算のキーワードは何かと申しますと、一億総活躍社会。これがキーワードだという風に思います。人口減少社会になる中で、とにかく働ける人には精一杯活躍してもらうための色んな環境整備をしていく、あるいは生産性を高めていくために、働き方改革をはじめとして様々な取組を本気で進めていかななくてはならない、ということだと思います。

働き方改革自体は、長時間労働の抑制、それによる生産性の向上というのが非常に大きなファクターになっておりまして、この協議会で議論している長時間労働の抑制というのが、まさに、来年度の予算のキーワードと同じ形で動いている、という風に思っております。

長時間労働の抑制、当然、この労働局で労働時間の行政を担当していますので、私どもで事務局としてやらせていただいているわけですが、実は、働き方改革や長時間労働の抑制というのは、労働行政だけでは対応できない部分が非常にあるという風に思っています。単なる違法な長時間労働、基準法に違反している等であれば、我々で対応が可能なわけですが、今は、ただ法違反をしていなければいいというレベルではないと思っています。みんなで働き方改革をどうやって進めていこうか、長時間労働をどうやって抑制していこうか、ということを、法違反という枠組みにとらわれず、色々な形で議論していかなければいけないと。

そうしたことを通じて、業界として人材確保も進み、発展していけるのではないかと思います。まさに、この協議会は、事業者の皆様だけでなく関連業界の皆様にも出席いただいて、全体、マスとしての議論ができる場だと思っています。働き方改革や長時間労働の抑制を進める上で、この協議会は非常に重要ですし、ここできちっとできないと、他業界も同じことを考えていますので、人材不足の対応で遅れを取ってしまうことになると思います。ぜひその点を踏まえていただきながら、第3回の協議会の議論をよろしくお願いします。

（山本関東運輸局自動車交通部長）

皆様こんにちは。関東運輸局長濱の代理で参りました山本と申します。よろしくお願いします。昨年の7月に群馬県の協議会が設置され、今回で3回目を迎えることとなります。

取引環境、労働時間改善の取組は、4カ年かけて、課題の認識、改善策の実践、改善策の普及という、3つのステップに分けて取組を進めていくこととなっております。第3回は課題の認識と改善策の実践の間をつなぐ、重要な会議になります。これから事務局を中心に、課題がどこにあるのか、パイロット事業をどういう形で進めていくのかについて、説明をさせていただいた後、委員の皆様にご議論をいただき、群馬県におけるより良い取組を進めていければと考えています。この協議会は、トラック事業、特にトラックドライバーが置かれている労働環境を良くしていこう、というところからスタートしておりますけれども、この取組を進めることによって、物流の効率化も同時に進められると考えております。物流の効率化が進められると、荷主の皆様が今直面されているトラック不足の解消にもつながると考えています。

トラック事業だけでなく荷主の皆様にも取組のメリットというものがシェアできるというのが、取組を進めていく上で必要な観点だと行政は考えておりますので、引き続き皆様の御協力を御願いしたいと思います。

(堀越群馬県トラック協会副会長)

改めまして皆さん、こんにちは。群馬県トラック協会副会長の堀越でございます。三浦会長の出席が叶いませんため、群馬県トラック協会副会長兼運送事業者代表の立場から一言御挨拶を申し上げます。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3回ということで、関東運輸局から山本交通部長様、群馬労働局から内田労働局長様をはじめ、公務御多用の中にもかかわらず関係省庁の皆様方に御出席を賜りまして誠にありがとうございます。

また、荷主さんにあたります、富士重工業さん、サンデン・ビジネスエキスパートさん並びに各団体の皆様におかれましても、前回同様、業務御多用の中出席いただき、協会を代表して心より御礼を申し上げます。

さて、前回取り上げられましたトラック輸送における実態調査が、昨年9月14日から20日の一週間にわたり行われました。全国ベースでは運送事業者1252社、5,029名の実態調査が行われ、群馬県においても28社、133名の実態調査が行われ、改善基準における拘束時間オーバー等の実態が浮き彫りになりました。この調査結果につきましても、これから3年間かけてパイロット事業等を通じて検証、改善を図っていくわけですが、有効かつ実りある協議会となることを改めて群馬県トラック協会として御願ひするところです。当協議会においては、一般論を取り上げるのではなく、実態調査に基づき、群馬県内における具体的な長時間労働の実態を捉え、根本的に改善していくことが最重要課題となります。御列席の皆様方の忌憚のない様々な御意見を基に、我々業界も長時間労働の改善に向けた絶好の機会と捉え、少しでも運送業界が前進することを念頭に協議させていただきたいと思っておりますので、引き続きよろしく御願ひを申し上げます、トラック協会からの挨拶と致します。

-事務局から、議事進行について前回に続き日置委員が行う旨説明があり、各委員了承-

5. 議題1「第2回地方協議会及び第3回中央協議会の開催状況」について資料説明

資料1-1及び1-2の説明（群馬運輸支局）

省略

6. 議題1について意見交換

（川島委員）

当社は遠くまで走っていく車は少ないです。地場か、遠くても関東圏内で、拘束時間についてはそれほど当てはまらない状況です。突発的な長距離はあるかもしれませんが、そうした場合は、荷主がトラックを待っていて、すぐ積んでくれて、そのまますぐ走るという感じで、スムーズにいつている状態です。ただ、取組事例で、各倉庫を2カ所〜3カ所回っていたのが一カ所になるというのは、積み込み時間が短縮されるので、大変良いことだと思います。

（日置委員）

佐藤委員は嬭恋村のキャベツの運送に携わられていると思いますが、荷主を集めて連絡調整を実施されていますか。

（佐藤委員）

荷主に対しては、この協議会のことを含めて一度、説明をしました。これから荷主との運賃会議等がありますので、労働時間改善のために、積み込み時間や待機時間等の改善について話し合いをしていきます。

積み込み時間のことですが、嬭恋では、収穫したキャベツを一晩冷蔵庫で予冷してから出荷します。最盛期には、村に7箇所ある冷蔵庫が夕方には満杯になってしまいます。農家は、朝の3時4時から収穫作業を始めるので、冷蔵庫にあるキャベツを出荷しないことには収穫したキャベツを入れる場所がないのです。それで荷主は早く来て積んでくれというわけです。次は荷下ろしのことですが、以前は、積み込みが終わって出発しても、荷受先の市場に冷蔵庫がないところは、涼しくなる夕方以降まで降ろすことができなかったのです。そのため待機時間が長くなっていました。現在では、冷蔵庫のある市場も増えているので、待機時間については解消されてきています。これからも、工夫を重ね効率化を図っていけば、改善の余地はまだあると思います。

（渡邊委員）

弊社の場合、自動車をつくっているので、部品メーカーからの部品が入ってきます。そこに関する運賃は、結局は部品代として返ってくるので、できれば低コストでやりたいというのはあるのですが、基本的には部品メーカーのコントロール下であって、そこ

に関しては私どもも口出しができないところがあります。

ただ、手待ち時間の削減、これは全くそのとお리だと思っています。我々メーカーとしてもこの部分の改善は一致すること。工場が市街地にあつて場所的にも狭いということで、色々な問題があります。いかに効率よく、待機時間をなくしてトラックを回していくかという部分は、労働時間の課題に限らず、大きな問題として認識をしています。これを改善していくのは利益が一致するところですので、弊社としても課題として、優先順位を上げながら対応していきたいと考えています。

(渡辺委員)

取組事例を見させていただき、弊社としても、やっているところもあれば、ヒントになるところもありました。できれば言葉だけではなくて絵面を入れていただいて、一つの改善事例につき1枚くらいで事例集のようなものを中央とともに作っていただければ役に立つかなと思います。効果のところも、定性的なものだけではなく荷主企業と物流業者が、どのくらいの時間短縮であつたとか、コスト的なものを含めてどうだったのかとか、定量的に書いていただければ参考になるなと思いました。

物流業者とのコミュニケーションですが、何十者とあるものですから頻繁にというわけにはいかないですが、最低でも年1回コミュニケーションの場を設けて、個別に話し合いをさせていただいて、特に頻繁に工場内に入ってもらつしゃる方とは定期的にコミュニケーションの場をつくりまして、その中で色んな問題事項を上げてもらつて、我々と一緒に解決していくと、そういうコミュニケーションを取っています。例えば積載効率だとか、実車率を含めて、我々の方としてもまだ改善の余地があると思っています。ただ、どうしても1者ではできないところも出てきておりまして、こういう場を使いながら積載率の向上を図っていききたいと思っています。

(星野委員)

物流倉庫と保管倉庫でやり方がだいぶ違うと思いますし、当社はどちらかというと保管が主ということで、出荷のときは必ず向こうから連絡が来ます。今はある程度、荷主さんからこういうトラックが行きますよという連絡が来て、何時までは開けませんから、適当な時間で来てくださいということでやっています。出荷数量調整といいますけども、大きな荷主さんがあちこちに荷物を置いてやるならいいですけど、1つの倉庫だと、調整と言っても荷主さんがいつ出しますよというのを聞くだけで、荷主さんがいくつか倉庫を持っていれば調整はできると思いますが。当社はそういうことがないので、この事例とは少し違うかなと思います。

(堀切委員)

一つ一つの課題と取組内容自体は、そんなに目新しいというものではないだろうと思っています。課題を見れば、現場に行けば、何パターンかの解決策が出てくるので、それに

取り組んだ事例だと思います。それはそれでいいと思うのですが、ここに挙げてある事例ですとか、こちらの2者の荷主さんについては意識が高い、運送業者との連携がちゃんと取れているという事例だと思います。本当に困っているのは、そういう意識がないお客さんにどう取り組ませるかという部分、両者が真摯に取り組むようになったという事例があれば、おのずと解決策というのは色んなパターンが出てくると思います。そうなれば、善し悪しはあったとしても、少しずつは改善されていくと思います。多くの小規模のトラック事業者さんが悩んでおられるのは、それだけの連携が取れる間柄になっていないとか、交渉力が弱い中で、解決策を考えようと言ってくれるお客さんが少ないということが、背景としては一番大きいのかなと思います。

そういう関係をつくらないことには、こういう事例が参考にならないということがあります。どうしたら本気になって取り組むような間柄をつくれるか、意識にさせるのかということの研究なり事例が出てくると私どもとしても非常に参考になるかなと思います。

(日置委員)

堀切委員のおっしゃることは、もう少し先の話なのかなと思います。トラック協会に入っていない非協会員事業者もありますし、経済団体に所属している方に会報などで周知しても、実際の物流に関わっている方に届くかという点、なかなか届きにくいことが考えられます。御指摘の課題について、トラック協会や私どもが知恵を働かせて、実際に物流の現場で関わっている方々にこういった協議会が開かれているということや、こういう課題が議論されていることを周知していく手法について、今後検討していきたいと考えております。

7. 議題2「トラック輸送状況の実態調査結果」について資料説明

資料2-1及び2-2の説明（群馬運輸支局）

省略

8. 議題2について意見交換

(日置委員)

資料説明では触れませんでしたでしたが、資料2-2の12ページを見ていただくと、都県別で見たときの群馬県の平均拘束時間は残念ながら第5位、県別の平均手待ち時間が群馬県は6位ということで、やはり群馬県においては、手待ち時間の解消、拘束時間の解消が重要な課題であることが、このアンケートでは示されております。そういったことを御承知おきいただきたいと思います。

(金子委員)

私どもは賃金の改善ということで、先週は大きなところから回答を引き出して、これ

から中小を含むところで月例賃金の３年連続の引き上げということでやっている中で、加えて長時間労働について、やはり多くなっている。運輸業界に限らず、色々な業界で長時間労働の抑制ということで取り組まれています。今の資料説明にもありましたが、群馬県は手待ち時間が長いということで、改善の余地があると思うので、事例を参考にしながらやってもらえるといいのかなと思います。

（小宮委員）

この協議会には発荷主の関係の方もいらっしゃいますが、調査結果について、全国版でも同じ傾向がありますが、長時間労働が発生する要因としての待機時間、発荷主で言うと３９．５％、着荷主で６０．５％、平均時間は若干短いようではありますが、比率でいうと６０％で着荷主側に長時間にかかるような要因があると。事例報告でもありましたが、発荷主との協議はしやすいのだと思います。しかしながら着荷主となると、現場に行った状況の中で何らかの付帯作業が発生してしまうということがこの調査結果から言えるのではないかと。長時間労働の削減については、私どもはトラックの関係する労働組合ですので、今問題視をしている部分でいうと、年間の拘束時間が３５１６時間というのがネックになるのではないかと捉えています。長時間労働を削減するためには、年間で３５１６時間働いてもいいんですよ、という改善基準を見直す必要があるのではないかと思います。これは中央でも取り組まれていると思いますし、難しい部分かも知れませんが、改善を図っていくという点では切っては切れない問題ではないかと考えています。

（日置委員）

今までの協議会でも話が出ていますが、受け荷主とトラック事業者が直接契約関係がないケースというのがなかなか難しい、解消を図るべき点かなと思います。真荷主から元請けがあって実運送、場合によってはその先の傭車という形があり、そして受け荷主がいる。それらが一堂に会するような、コミュニケーションをとれるような形を取れば、課題の解消の一助になると思います。

もう少し、群馬県版のアンケートの結果を見たいと思います。全国と違っている部分では、トレーラーの過労が多いという傾向が出ています。トレーラーといっても低床、鉄道貨物コンテナなど色々あるのですが、一般的には海上コンテナが港の受け側等の関係もあって長時間労働が多いというイメージがあるのですがどうでしょうか。

（堀越委員）

私どもの場合は川崎港で内航のコンテナを引き取って自社の倉庫に入れるのですが、行けばすぐ積めるようになっていて、待ち時間等の問題はありません。

(堀切委員)

鉄道コンテナでは鉄道トラブル時を除き、そんなに長時間のものはないですね。

それとは別になりますが、資料２－１の９ページに事業者調査結果とありますが、違和感があります。実態調査とは期間が異なりますが、この調査だと拘束時間の平均はいずれも１３時間を下回っています。他方、今回の実態調査では群馬県の平均は１３時間を超えています。この違いは何で出ているのかなと。事業者調査結果でいうと、それほど深刻ではない、ということになってしましますが。

(事務局)

資料２－２の３５ページを見ていただくと、「平均的な運転者」で回答のあった中での平均時間となっています。

(堀切委員)

先ほどの資料は平均ではなくて、平均的な運転者、ミッドポイントの人を抽出したということでしょうか。それだと資料としてあまり意味がないように感じます。最も長い運転者の数値では、時間外労働時間が２００時間になっていますから、今後、６０時間超えの部分が５割増しになるという中で、その影響額がどれほどのものになるかというのも比較的感じやすくなると思います。できればこういうものを荷主さんに見せていただくと、それはまずいだろうという風になると思います。

(渡邊委員)

資料２－１の６ページ、荷主都合による手待ち時間の発生状況ということで、発荷主着荷主とも着時間指定の有無にかかわらず１時間以上ということになっているのですが、弊社も手待ち時間が課題とは言いながら、ここまでではないなと感じています。資料２－２の９ページを見ますと、弊社は金属機械工業品に入っていると思いますが、ほとんどが時間調整ではなくて荷主都合になっています。荷主都合が３９分となっていて、これも弊社とはかなり違います。荷主都合となっている手待ち時間の原因が何なのか、という状況の分析があれば参考にさせていただけるのですが。

(日置委員)

個々の要因の特定となると難しい、様々な要因があろうかと思っています。

(渡辺委員)

正直言って手待ち時間も拘束時間も、データを見てびっくりしたのですが、もしこれが本当ならば、自社内でも手待ち時間を調査しないといけないのかなと思っています。こんなに長いという認識はなかったです。

(日置委員)

荷主都合のケースもあるでしょうし、運転者が時間に余裕を持ちたいということで自主的に待つケースもあるでしょうけれど、いずれにしても拘束時間には違いありませんので、解消していかないといけない課題と認識しています。

(渡邊委員)

原因によって打つ手が変わってくると思うので、もしそういった情報が分かれば次につながるかなと思います。

(渡辺委員)

どこで待つかというのもあるのですが、構内で待つとなると、部品が滞ってしまいますので、おそろくないですね。40分も待たれたらこちらも困ってしまいますので。

(堀切委員)

私は前任地で、自分のところのトラックに助手で乗って一日ずっと付き合ったことがあります。どれくらい待つのかなと思って。1時間くらいは平気で待っていました。業種はちょっと違うんですけども。4～5回乗りましたが、必ず複数回そういうのがありました。ですからこの数字に違和感はありません。ただ早いところは早いので、積み先降ろし先で千差万別という感じがあります。

(樋口委員)

資料2-1の7ページ、書面化割合についてですが、荷役をするときの料金を書面化していくということをこまめにやっていく、その他の色んな運賃等も書面化していくのが全体的な改善の方向なのかなという感想です。私どもも労務相談のときは「労働条件を書面でとってますよね」と聞くんですけど、労働条件を明示していない労使関係は多々あります。この辺が一つのポイントかなとは思いました。

9. 議題3「パイロット事業」について資料説明

資料3-1及び3-2、3-3の説明（群馬運輸支局、群馬労働局）

省略

10. 議題3について意見交換

(小宮委員)

トラック運転者の労働条件改善事業は厚生労働省の事業の一つということで認識はしていますが、本協議会との関わりがどういう形でつながってくるのかがいます。

また、パイロット事業の対象集団については本日示せないということですが、意見として、平均的な労働時間である事業者では、効果が図りきれないという状況があります

から、事業者としてもうちは長時間だとあからさまにしたいとは思っていないでしょうけども、比較的効果のあがる事業者の選定を要請したいと思います。

(事務局)

厚生労働省の事業というのは、パイロット事業の実施方法の一つです。協議会との関わりというよりは、対象集団を選定するにあたっては、協議会の意見等を踏まえて選定しますが、選定した対象集団において、パイロット事業を行うときの方法の一つが、厚生労働省の委託事業という形になります。

(日置委員)

小宮委員からの二つ目の意見で、実際に過労が発生している現場へ行って当該荷主なり元請けなりに働きかける。それはそれなりに効果があると思うのですが、そういうアプローチは現実的に難しい部分があるのかなと思います。

あくまで荷主企業等と協力してパイロット事業をやっていくと、課題はあるものの、課題を解決するという姿勢を示せる団体ということを現時点では念頭に置いています。もちろん、そういう取組が波及していくという効果を狙ってのものであるので、御理解いただきたいと思います。

(堀切委員)

できれば協議会メンバーの会社は除外して選んでいただく方がいい気がします。ここで議論をするに際しても自社の件だと発言が鈍ったりもするのではないかと。可能であればということですが。

(日置委員)

それに関しては未定ですので、今後御意見を伺いながら進めていきたいと思っています。パイロット事業の選定に関しては事務局一任ということによろしいですか。

ー各委員了承ー

(日置委員)

ありがとうございます。原委員からまだ御意見を伺えていませんが、総論的でよいので、何かあればいただけますか。

(原委員)

全国で20集団とありますが、パイロット事業をやらない県もあるということですか。

(事務局)

各県必ず1～2集団は行います。20集団というのは、厚生労働省の予算で行うもので、それ以外のものについては国土交通省の予算で行うことになります。

(堀越委員)

資料3-2の2ページ、参考2にパイロット事業イメージ図がありますが、着荷主をここにいらっしゃる富士重工業さんだとすると、発荷主は部品メーカーさんとなりますが、発荷主さんは着荷主さんにあまり強いことは言えないと思います。厚生労働省や国土交通省が中に入って色々指導してもらえれば事業者も長時間労働が改善できるのかなと思います。

(日置委員)

パイロット事業を進めるにあたっては、堀越委員のおっしゃるよう到大変デリケートな問題を内包していると思います。そこはやりやすい方法を御提案いただいて、それに沿って進めていきたい。いきなり協議会の名前で荷主企業に行って「いついつ来てください」と言っても現実的には難しいですから。実運送事業者から直接契約先である取引先に下話をしてもらおうなど、一番進めやすい方法で進めていきたいと考えます。

1 1. 議題4「今後の協議会の進め方」について資料説明

資料4の説明（群馬運輸支局）

1 2. 議題4について意見交換

ー各委員からの意見なしー

(日置委員)

特に意見等ないようであれば、議事を終了し、進行を事務局にお返ししたいと思います。

1 3. 閉会

(事務局)

次の開催は6月頃を予定しておりますが、日程等につきましては改めて御連絡させていただきます。予定の時間となりましたので、これで本日の協議会は終了させていただきます。なお、議事録につきましては御確認いただいた後に公表させていただく予定としております。本日は誠にありがとうございました。

以 上