

## 第8回茨城県地方協議会議事概要

### 【日 時】

平成29年12月18日（月）

### 【場 所】

ホテル レイクビュー水戸

### 【出席者】敬称略

矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授
澤畑 慎志	一般社団法人 茨城県経営者協会 専務理事
石川 和宏	茨城県商工会議所連合会 専務理事
野澤 勝	茨城県商工会連合会 専務理事
岩間 伸博	茨城県中小企業団体中央会 専務理事
小川 喜賢	株式会社ケーズホールディングス 執行役員営業本部物流部長
市毛 由之	株式会社カスミ ロジスティック本部物流部マネージャー
石田 幸宏	株式会社日立パワーソリューションズ 資材調達本部エネルギー調達部 ロジスティックグループ部長代理 (代理 資材調達本部エネルギー調達部ロジスティックグループ 樫村 稔)
松本三智夫	全日本運輸産業労働組合茨城県連合会 執行委員長 (代理 書記長 飯泉 誠)
小林 幹愛	一般社団法人茨城県トラック協会 会長
宮内 博夫	ミヤウチ物流システム株式会社 取締役会長
糸賀 祥治	株式会社糸賀商運 取締役会長
小倉 邦義	茨城流通サービス株式会社 代表取締役
塙 正明	ハナワ物流株式会社 代表取締役
西井 裕樹	茨城労働局 局長
河田 守弘	関東運輸局 局長 (代理 自動車交通部長 森高 龍平)
佐々木博康	関東運輸局茨城運輸支局 支局長
オブザーバー	沖原 由幸 株式会社富士通総研 プリンシパルコンサルタント
オブザーバー	亀廻井 千鶴子 株式会社富士通総研 シニアマネジメントコンサルタント

### 【議事・質疑 等】

・茨城労働局 西井局長挨拶

パイロット事業につきましては、昨年度及び今年度2年間実施していますが、本年度の対象集団については、書面開催となった第7回の協議会で内容を決定しており、

今回は中間報告となるのでよろしくお願いいたします。政府をあげて、働き方改革に取り組んでいるところです。これは長時間労働の抑制をはじめとして、各種労働環境の整備を行い、もって労働生産性を上げるということです。これについては、本年3月に決定された働き方改革実行計画において、時間外労働の条件を罰則付けで義務づけるということが明記されています。これについて、労働関係法令8本の法令改正を予定しており、働き方改革関連法案として中央の方で、9月労働政策審議会で諮問を行って次期、国会に提出するという形です。この時間が労働の限度については、月45時間、年間360時間を原則として、これを法律に明記します。特例であっても年720時間以内、休日労働含め月100時間未満、複数月マックス平均で80時間以内とすることを義務づけています。自動車業務従事者についても、改正法施行の5年後には年960時間の上限を適用し、さらに将来的には一般則を適用するとしています。また、中小企業の時間外労働の割増賃金率の適用猶予を廃止するということが盛り込まれています。大手運送会社で急増しているネット通販に対する宅配対応が追いつかず、これまでの取引の見直しや運賃の値上げという動きが見られているところです。しかし、人手不足の中長時間労働の環境では人が集まらないということが明確になっています。しかし一方、物流無くしては我々の生活そのものが成り立たないという状況であります。そのため、長時間労働であるトラック運転者の処遇の改善、トラック業界における取引環境、労働環境の整備はきわめて強い社会的要請であり、急務となっています。我々は関東運輸局、茨城運輸支局、トラック協会、荷主団体、労働団体との連携により、地域のトラック輸送における各課題改善への取り組みに努めていきますので、ご協力をお願いするとともに、本日の協議会につきましてもよろしくお願いいたします。

・ 関東運輸局 森高代理挨拶

トラック輸送の取引環境、労働時間の改善に向けた取り組みについて、関東運輸局管内の各都県に地方協議会を設置し、今年で3年目になりました。またパイロット事業も2年目に入り、荷主と事業者がパートナーシップを組んで、トラックの待ち時間の短縮や物流システムの合理化など物流の構造改革につながる取組をしているところ、運輸局も重要な取り組みであると考えています。トラック事業の生産性向上は荷主の協力がなければ前に進まないものであり、あらためて本日出席されている経済団体の皆様、荷主の皆様にはこの取り組みに協力いただけることにお礼申し上げるところです。全国で行っているパイロット事業については教訓をとりまとめ、ガイドラインを作成する予定であるので、本日も闊達な、ざっくばらんなご意見で議論を行っていただきたいと思います。また、トラックについては、ヤマト運輸の値上げや貨客混載の制度がマスコミに取り上げられるなど、良くも悪くも国民の注目を浴びています。その中でもトラックの生産性向上については政府全体においても一丁目一番地の取り

組みとして様々な施策を進めているところであり、今後の中長期的な流れというものを政府全体で、いろんなところで議論しているところです。8月27日に関係省庁連絡会議が開催され、自動車運送事業における長時間労働是正のための直ちに取り組むべき63の施策を打ち出しています。その63の施策については本日、関東運輸局からご説明させていただきます。経済団体の皆様、荷主の皆様、今後のトラック事業の施策の転換点の中で、いまどういった議論がなされているかを頭の片隅にでもおいていただくと幸いです。本日は、皆様から忌憚のない意見を賜りまして、今後の施策に生かしていきたいと考えています。

○議題1. パイロット事業の対象集団について  
茨城労働局より《資料1》について説明

○議題2. パイロット事業の進捗について  
株式会社富士通総研 プリンパルコンサルタント 沖原氏より《資料2》について説明

・流通経済大学 矢野教授

元々LIXIL、LIXIL物流が問題に対して取り組んできたという経緯があるが、話を聞いていると、特殊なところがあるなど。特にLIXIL物流が生産順位を決定しても生産が間に合わないというのが、物流と生産のところが完全に連動していないんだなど。情報共有の問題もあるかもしれない。また、根本的にN-4などと日数が定められている点で計画的なんだなど。

・茨城県商工会議所連合会 石川専務理事

平成30年度にとりまとめるガイドラインは、茨城県の内容についてのみか、それとも全国のものをまとめるのか。

・関東運輸局自動車交通部貨物課 尾林課長

本省では全国版の作成を考えている。

・石川氏

とすると、さまざまな業種が入ってくる汎用性のあるものになるということか。

・尾林氏

全国のパイロット事業の結果をとりまとめ、さまざまな課題に対する対応など参考となるものを作成している。

・石川氏

ユニットバスを取り扱うLIXILについて、実態調査期間を9月としているところ、業種により運送の実態はさまざまだが、波動については把握されているか。

・沖原氏

波動については事前調査により把握している。ピークは年末で、9月は通常月となる。ただ今は特殊で、2020年の東京オリンピックを控え多くの台数を受注できており、年がら年中ピークの状態となっている。

・(一般社団法人) 茨城県トラック協会 小林会長

データは往路のみでとっているか、それとも往復で実車率の向上も対象としているか。

・沖原氏

データ往路のみとなる。復路は関商運輸は別の荷主の運送を行っていると思われるが、今回のパイロット事業ではデータ等はいただけていない。

・(株) カスミ ロジスティック本部物流部マネージャー 市毛氏

我々も配送会社何社かとやりとりをしているが、拘束時間について世の中で問題となっているので、配送ドライバーの就業状況の確認を行うために毎月MHをいただいたりしているが、なかなかいただけないこともある。そういうことは実際あまりないのか。3、4年前にフリーアンケートを実施したところ、うちの会社は荷待ち時間が長いという意見があったので、機会を導入するなど取組を行うなどしてきたが、実際のところをお伺いしたい。

・沖原氏

料金の支払い方法によってはオープンにされることはあると思うが、今回の対象集団について、特に最近は単価制が非常に多くなってきている。この部分で運送事業者側が公表したくないという気持ちが非常に強い。まして荷主側に知られてしまうと、「ここでもうけているではないか。」と下手な値下げ交渉につなげられるのを嫌うのが正直なところだと思う。

・市毛氏

最近はキロ増など、うちとしてはコストアップの傾向はあるが、それをやることにより高速の要否を分けられるようになった。まあ実際にはなかなか見せていただけないが。ただある程度はオープンにしていかなければ。

・沖原氏

料金を大きくする目的だと思う。そこを荷主と共有しなければならない。今回は労働時間がテーマであり、料金報償はサブテーマであったのだが、要は値下げ交渉につながるのではなく、運賃を適正化していくという目的を荷主と運送事業者が共有していけば、市毛さんがおっしゃられる内容は実現できると思われ、またそのステップが重要である。

・矢野教授

私も確認させていただきたいのだが、実証実験の2番目、生産タクトについて考慮するとしているけれどどのように考慮するのか、あるいは、3番目のL I X I L物流の作業者のスキル向上としているが、どのように向上させるのかなど、実証実験の方向性は分かったが、具体的なところは。

・沖原氏

具体的内容について、3ページの実施ステップ全体像でいうとオレンジの部分、今からの決定事項となる。具体的な改善策の評価、運用についてこれから決めていくことになる。ただ大まかな改善策を決めるためのアウトラインについては既に出ている。1番目の配送実態に合わせた「フレキシブル配車」、こちらは配車担当とドライバーの連携であり、今は連携のタイミングについての案が3つほど出ている。2番目については、現在L I X I L物流の生産部で調整してもらっている。3番目の能力向上については、確かに漠然としたものだが、作業手順をしっかりと作り、教育進めるというもの。4番目について、増員が必要となるので、採用活動を今やっていたいところ。

○議題3. 今後の進め方（スケジュール）について

茨城運輸支局より《資料3》について説明

・矢野教授

どういうステップで改善の取組を行ったかという流れの話、または具体的にどういう施策をやったかという話があるが、ガイドラインはどちらが中心となるのか。

・尾林氏

具体的にどのようなかたちでというのは示されていない。ただ問題の原因や背景についてはとりまとめていく予定となっている。課題ごとに仕分けを行い、それぞれの原因、背景、対策などをとりまとめ、事例として紹介していく予定となっている。

- 議題4. 第7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4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）  
関東運輸局自動車交通部貨物課より《資料4》について説明