

第3回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県協議会 議事録

1. 日 時

平成28年3月23日(水) 10:00~12:00

2. 場 所

埼玉県トラック総合会館 6階大会議室
(埼玉県さいたま市大宮区北袋町1-299-3)

3. 出席者

古井 恒	流通経済大学 流通情報学部 教授
福島 亨	一般社団法人埼玉県商工会議所連合会 専務理事
根岸 茂文(御欠席)	一般社団法人埼玉県経営者協会 専務理事
永田 勝	レンゴー株式会社 物流部長
渋谷 富義	株式会社トッパンコミュニケーションプロダクツ 取締役
川鍋 陽一	埼玉県倉庫協会 副会長
牧野 智一	埼玉県交通運輸産業労働組合協議会 議長
鳥居 伸雄	一般社団法人埼玉県トラック協会 会長
小宮 俊光	一般社団法人埼玉県トラック協会 副会長
長窪 信也	株式会社信和運輸 代表取締役
石川 繁	石川産業株式会社 代表取締役
尾野 嘉昭	カネオ興運株式会社 代表取締役
田畑 一雄	厚生労働省埼玉労働局長
坂田 善廣	厚生労働省埼玉労働局労働基準部長
濱 勝俊	国土交通省関東運輸局長 (代理 石澤関東運輸局次長)
田島 克彦	国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局長

4. 開催挨拶

開催の挨拶(事務局)

省略

(田畑埼玉労働局長)

埼玉労働局長の田畑でございます。年度末のお忙しい中、座長の古井教授はじめ各委員の皆様方におかれましては本日の第3回トラック輸送取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会にご出席いただき感謝申し上げます。トラック運転者の長時間労働の抑制と健康確保につきましては、第2回の協議会でもお話申し上げましたが、運輸業の過労死等の労災請

求件数・割合共にもっとも高く社会問題等になっております。その様な状況の中で先週には山陽自動車道のトンネル内でトラックの多重衝突により2名の方が死亡、約70名の方が負傷するといった重大な交通事故が発生し、今マスメディアでも大きく報道されております。事故については現在広島県警、運輸局、労働基準監督署などで原因など調査中ですが、いずれにせよ運転者の拘束時間など少しでも短くし、疲労や注意力低下による危険運転のリスクを減らすことが、これまで以上に社会から強く求められるものと考えられます。あと、埼玉県内の雇用環境が改善されており、全国的な少子高齢化の人口と合わせて、県内の建設物資・整備業などで一人運送の状況になっており、優秀な従業員の確保がますます困難な状況となっております。今後における全体の対応として、1億総活躍社会の実現に向けた日本総活躍プランを新年度の早い時期に策定する予定となっておりますが、このプランでは働き方改革の一つとして、長時間労働の是正が重要な柱として位置付けられる予定です。また、全ての作業で労働生産性の向上を図ることで、長時間労働を抑制し、安心して働き続けられる職場環境の整備を進めて行くことも重要な課題となると考えており、この協議会の取組みに寄せられた期待は大きいものになります。本日の協議会では、次年度で取組むパイロット事業の概要などの説明が予定されております。トラック運送事業者と荷主事業者の協力などによりまして、県内トラック運転者の労働時間短縮につながっていく様に皆様のお知恵をいただき、できることをしっかりと取り組んでいただきたいと思います。委員の皆様の活発なご議論をお願い申し上げ、私からのご挨拶とさせていただきます。

(石澤関東運輸局次長)

只今ご紹介いただきました関東運輸局次長の石澤でございます。本日はお忙しい中、委員の皆様にはお集まりいただきまして誠にありがとうございます。また、日頃の国土交通行政にご理解ご協力を賜っております。つきまして、この場を借りまして厚く御礼申し上げます。まず、冒頭でございますけれども、先程、田畑埼玉労働局長からお話がありましたとおり、先週の17日に広島県の東広島市の山陽自動車道におきまして、トラックが渋滞中の車両に追突して、2名が死亡し多数の方が負傷する痛ましい事故が起きました。事故原因につきましては、警察でも捜査が進められておりますし、私どもの関東運輸局でも特別監査に入っております。輸送の安全の確保は、貨物運送事業者の最大の使命でございますので、安全対策・事故防止対策の徹底を図るなど安全運動の確保をしていただきたいと思います。その上で地方協議会でございますけれども、今回で3回目の開催と言うことで、本日は昨年に実施しましたトラック輸送状況の実態調査と概要の他にパイロット事業に向けて皆様から色々な意見をいただきたいと思いますと考えておりますけれども、前回の協議会でも委員の皆様から事例やご報告などございましたが、そういったものを踏まえまして、来年度から2年かけてパイロット事業に進むと思いますので、また荷主と事業者とトラックの待ち時間を短縮など物流のシステムをいかに無駄のない効率的なものをしていくのか、物流

の構造改善をしながら大変重要な取組みでございますので、是非本協議会を活用しながら労働時間などの改善を図っていただきたいと思います。

こちら埼玉県の方では圏央道をはじめ首都圏3環状道の整理が進む中で、沿線の物流施設へ道が進んでいる状況とお聞きしているところでございます。この協議会では一般論ではなくて、地域性や荷主の業態などの特徴を考慮した取組みを、是非埼玉ならではの取組みを進めていただければと思っておりますので、本協議会でもそういった観点から委員の皆様から忌憚のないご意見を賜ります様よろしくお願い致します。

(鳥居埼玉県トラック協会長)

おはようございます。朝早くからまた年度末お忙しい中お集まりいただきまして、大変ありがとうございます。まずは山陽道の事故につきまして、我々の会員下で大事故が起きたことに対して、皆様にご迷惑お掛けした事に対しまして、お詫び申し上げます。我々の会員になっていない事業者も埼玉県の中には相当の数があります。その辺も適正化事業で調査をしていかなければいけない。ということは分かっています。今回、我々も適正化の方で漏れているというところでは、大変皆様にはご迷惑お掛けしたことと思っております。しかしながら、今、次長様が言われた様に、取引環境というところでは実運送また我々の同じ業者が荷主になって、実運送の会社を使っている状況の中で、本当にきちっとした適正な運賃を頂いているかどうかということも、我々は懸念しているわけでございます。労働時間の改善の中では、やっていかななくてはいけない部分だとは思っておりますが、しっかりとした適正運賃を取りながら、人件費も払い、また法的にコンプライアンスを守りながら、安心して安全な輸送ということを我々も指導しながらやっていきたいと思っておりますので、今後とも我々と共にこの辺のところをこの会議に、ひとつチャンスだと我々も思っておりますので、今後ともよろしくお願いして、私の挨拶とさせていただきます。

(古井座長)

おはようございます。今回の協議会、第3回目ということで、昨年秋の実態調査の集計結果が出てきております。もうひとつは埼玉県版という形で集計が出てきております。この辺からいよいよ埼玉県バージョンを意識しながら、この後のパイロット事業を進めていきたいと思っております。取扱いの品目や地域性、業者の分布と色々地域バージョンということがあろうかと思えますけれど、基本的には発荷主、運送事業者、着荷主というような3者それぞれ利害関係者ではありますが、最終的にはWIN WIN WINの関係になっていけたらいいかなというのが大きな狙いがございますので、今日この後、活発なご議論を頂ければと思っております。

5. 資料説明

資料1の説明(埼玉労働局)

省略

(鳥居委員)

中央の方で色々ご議論された中で、5番の下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省うんぬんというところで、下請法関係の話は何も出なかったのでしょうか。

(事務局)

報告という形であるので、内容までは詳しくは説明することはできないのですが、中小企業の取引環境の中で、当然下請法も絡んでくる話になると思いますので、今現在も国交省の方でも下請法などの取組みということで、相談窓口等も行っておりますし、下請駆込み寺という窓口もありますので、中央とは別としても国交省でも取り組んでおり、そういった部分については引き続き行政の方でも対応していきたいと考えております。

6. 資料説明

資料2の説明(埼玉運輸支局)

省略

(牧野委員)

どのような荷物を扱っている荷主なのか。例えば、鉄鋼を扱っているとか、セメントだとか、その他色々扱っていると思うのですが、扱っている荷物の事例を出していただければ、なんとなく取組み内容から効果に対しても、想像がつくと思うのですが、どいう荷物を扱っているのか、お願いします。

(事務局)

この資料2についてなんですが、関東運輸局の方でまとめて頂いた内容になっておりまして、細かい荷物までお伺いしておりませんでしたので、今ここで回答することができませんが、内容としましては、こういう取組みをしていくことによって、こういう効果があったというご紹介というのが目的で載せさせていただきました。確認をしまして、後日回答できるのであればしていきたいと思っております。今回この取組み事例というのを今後パイロット事業につなげていくということで、こういう内容の取組みをした方がいいのではないだろうか。こういった考え方があるだとか。そういった内容でご紹介させて頂ければと思っております。

(牧野委員)

今回はこういう代表例で構わないけれども、次回からこういった荷物を取り扱っているのか、これも一つの事例になるのではないかと思います、次回からは記載してもらえればありがたいと思います。

(福本オブザーバー)

全日本トラック協会の福本でございます。パイロット事業につなげていくものだと思うのですね。こういう具体的な取り組み内容とか現状に基づいての意見交換、荷主の方と元請けさんを含め、トラック運送事業者の間でどういう話し合いの「場」が作られて、どういような話があったのか、というような事が大変興味がある。後ほど話があるかと思えますけれども、パイロット事業のこれからの進め方については、そのような協議の「場」を荷主の方と運送事業者、元請け運送も含め、それにコンサルタントをお願いして、現状把握から改善策の提示から具体的な実行というところまでお願いしたいと思っております。そういう意味でこの下敷きになるように、大変良い有意義な資料をお出しいただいておりますので、ここら辺の進め方がどういう所で進められたのか、もしお分かりになれば。

(事務局)

前回、第2回の埼玉の協議会では、運輸局さんの方で用意いただいた資料の荷主における取り組み事例 番。外部倉庫が複数箇所に点在。複数出荷量の増に伴う積み込みトラック台数の増加による構内混雑が慢性化していく。大きく2つを課題にした事例。これが荷主委員に参画して頂いている企業さんの実際の取り組み事例でございます。このレンゴーさんの取組みについて、今ご指摘のどういうきっかけですが、荷主委員さんだけの取組みになっておりますけれども、実際はレンゴーさんと取引側の荷主から運送契約を結んでいる3社の運送会社になりますね。ここが荷主さん側としても、よりよい運輸倉庫の継続的な運送業者をきちんと確保していくという観点。それから、周辺の住民の皆さんへの配慮と大きな待ち時間があって、多数のトラックが工場の周りにいて迷惑をかけてはいけないという問題意識や運送業者さんからのご意見を聞き取れる環境になりまして、そういった観点から今日両者が協力をして改善に向けて出来ることをやっという取組みを進められたということで、前回の第2回のこの場でご披露いただいたところでございます。おそらくご指摘の部分、各地域でもこれからある程度荷主さん側の方の一定の濃厚的な取組みが必要な状況であろう。ということは推測できますが、荷主さんと運送業者さんが働きかけて、そういったことで協議の「場」を、きっかけを作っていくということが、こういった実証実験で得た取組みになるのかなと思います。

(川鍋委員)

倉庫業界を代表してここに来て訳なのですが、この事例を見ますと、現状を見ますと、全部トラック業者さんの考えが反映されている風に気がします。実を言いますと我々倉庫業も同じような取組みがございまして、まず倉庫の大型化に向かっております。集約ですね。当然、集約すれば大きなところに多くのトラックが集まります。そうすれば当然待ち時間が増える訳ですね。なお、それに加えて我々はフォークマンの不足も今大変深刻な状況でして、なかなかフォークが集まらないということがございます。そうするとやは

り、集約化されて尚且つ荷物の移動するフォークマンがいないということは、労働時間の長時間になるという一つの現状があると思いますね。その辺も加味してやっていただかないと、トラック事業者と倉庫事業者。倉庫の問題もある訳ですから、ひとつよろしく願いしたいと思います。

7. 資料説明

資料3の説明（埼玉運輸支局）

省略

（小宮委員）

3ページのところに車種別の年齢構成があって、全体で22歳以下のパーセンテージが出てないのですが、分かればありがたいなと思います。それと、確か昨年の実態調査だったような気がするのですが、埼玉県内28社で132名のドライバーの調査なのですが、平均の車両台数が57.3台と全体の平均からするとかなり車両台数が多いような気がする。確か自分の記憶では、全国でしたけれども10台以下の運送業者が55%だった様な気がするのですね。何年か前だったけれど。そうすると10台以下の所が55%もいて、この平均が57.3台、全国平均58台ちょっとでしたか。となると、現実の実態とは、若干乖離するのかなって気がするのですね。言えるのは、29歳以下のドライバーが非常に少ないっていうのは、多分どこも一緒だと思うのですが。あと、ある程度の企業になってくると荷主と交渉ができるのですよね。待ち時間がどれくらいだとか。例えば、おそらくこれはどこも変わらないですけど、2時から朝5時までは深夜早朝であると。出来るだけそこは議論から避けたい。であれば行き帰りの交渉をなんとかしてください。1時間や2時間でも縮められると交渉を自分だったらしますよね。ところが、5台から10台くらいの会社って、そういう交渉が出来ない。やっていないところが大半ですよ。知る限りでは。であると、やはりもう少し実態に合った調査ということであれば、せめて20台いく会社だとか、そこをある程度チョイスして行ってやって頂いた方が、現実の実態に近いのかなって気がします。

（福本オブザーバー）

資料の6ページの荷主企業による発生状況の時間指定の有無別というのがございまして、時間指定があった場合の平均の手待ちが1時間半だと、時間指定がなくても平均時間1時間12分。逆に言うと、時間指定によって大変皆様方は手待ちがあって、無駄な時間を指定といいますか、実態を無視したような時間指定があるのではないかと当然推測できますので、その時間指定のあり方ということも、これからのパイロット事業の中にご検討いただければと思います。それから同じページの左の方の荷主都合による手待ち時間の長い上位5品目を見ますと、原木・材木等の林産品が61回で、平均時間が3時間。群を抜いて大変手待ちが多いという結果が出ておりますので、是非ここにいるこの輸送に関しまして

トラック事業にも取り上げていただいて、そのところが何に問題があるのか、是非解決策を提示していただければと思います。

(鳥居委員)

7ページの荷役の書面化という部分の中で、私も驚いているのが「事前連絡なし」というのが7.5%ある。このところが我々の負荷に係ることが多いのではと気がします。また、「口頭で依頼」と書いてありますけれども、この辺の所もどんな荷主が、どういう事業者が頼まれているのか。例えば、資本の関係の問題で、下請法の問題とか、そういうのも絡んでくるわけですので、やはり書面化を基本的に考えなければいけないと我々もよく分かっているのですけれども、事前に口頭と言うよりも、はっきり申し上げてFAXなりで、きちっとこの料金でいいのか。という交渉をしなければいけない。しっかりとWINWINの関係にするならば、その辺の所も指導していかなければいけないのではないかと私は気付くのですけれども、その辺の所も調査をお願いしていただければ、ありがたいなと思います。

(事務局)

資料3の補足説明(埼玉運輸支局)

(古井座長)

トラック輸送状況の実態調査結果(埼玉県版)の方には、アンケート調査の全体の集計が加えられておりますし、さらに後ろの方に入っておりますが。例えば、荷主側に協力を依頼したことがあるかどうか、その結果、協力を得られたかどうかという様なトラック事業者サイドからみた内容を盛り込んでおりますので、パイロット事業を進めるにあたりましては、こういう中身も「そう簡単にはいかないよ」ということなのかも知れないのですが。色々加味していく事なのかなと感じます。

8. 資料説明

資料4の説明(埼玉労働局)

省略

(鳥居委員)

今のご説明の中で、長時間労働の改善ということのパイロット事業ということは理解できるのですけれども、このタイトルの中は取引環境という部分もあるわけなので、この文の中でA集団、B集団うんぬんという中でも、どういったパイロット事業を考えてらっしゃるのか教えて頂ければと思います。

(事務局)

パイロット事業の内容については、5番の方で説明させていただくのですが、まず、事業者集団という形でどなたにやって頂くかというところも問題になってくると思うのです。いままで説明したような調査結果だとか色々な問題点とかで、事業者集団の方でやって頂く方の事業内容だとか、これから考えていくという形になるので、一概に今これをやろう。あれをやろう。というのは出来ていない状況です。先程の説明にもあったと思うのですが、コンサルさんを利用する予定になっておりまして、コンサルからのご意見を聞きながら進めていく。一概に行政だけでこれをやろうと言っても、結果的に良い物が出来上がらないだろうということもあるので、3者の事業者、発荷主、着荷主。それと行政も入ってご意見等を聞きながら進めていくとなっておりますので、現時点でこれをやろうということは決まっておりません。改めて資料4-1の2ページ目にある「スケジュールの例」があるのですが、まず第一四半期くらいでは対象集団の選定をさせていただいて、そこからその事業者さんの現状の分析・課題の洗い出しと言う様な形で進めていく形なので、事業者によっても変わってきますし、こちらの方で出た今までのご意見等もあると思うので、「こういうことができませんか」などの提案をしていくことになっておりますので、これからその辺は決めていきたいと思っております。

(小宮委員)

ということは全国で100事例ということになっておりますけれども、埼玉ではどれくらいの例をとというのは決まっていないのですか。

(事務局)

現状、対象事業者集団の選定作業はさせていただいているところですが、現状まだどこにとは決まっておりません。

(小宮委員)

であれば、先ほど牧野委員から言われましたけれども、例えばどういう風な荷物を扱っているのか。現場関係のものなのか。食料品関係のものなのか。色々ありますので、その辺をバッティングしないように工夫をしていただきたいのが一つと、冒頭鳥居会長のご挨拶の中にありましたけれども、広島事故について実運送事業者の2次なのか3次なのか分からないですけれども、満足してやっているという業者もおりますので、直接荷主を持ってやっている業者もいれば、ある程度大手を含めた完全な下請けでやっている会社もあれば、その下でやっている会社もある。非常に運送業者はご存じの通り多重構造になっておりますので、その辺も是非加味をしていただきたいというのと、もう一つは運輸だけでやっている会社と運輸だけではなくて、その荷主さんの中で荷役、フォークマンとして送り込んでやっているところもあれば、それに付帯する事業をやっているところもあるのですよね。その辺がバッティングしないような形でやって頂けると、例えば3事業者というの

はどういう実態でやっているのか分かりますし、1事業者であっても業種によって、運ぶ物によってだいぶ違っているなど分かって頂けると思いますし、運送だけでやっているのか、荷役もそれに付帯する付帯作業もやっているのかによって、だいぶ違っているのかなと分かって頂けるのかなと思いますので、是非その辺りのことを加味してパイロット事業の選定をお願いしたいと思います。

(田畑委員)

どういう集団を選ぶかが一番鍵になると思うのですね。全国では約100ということがありますので、全国で同じような協議会を取り組んで、それぞれで集団ということがありますので、できれば関東運輸局さんの方で同じような業種で同じようなことをやっても、同じような事例ばかり積み上がっても改善につながらないと思いますので、一番良いのは埼玉ならでは、全国と違う埼玉独自の特征のある業界、業種を選べればいいですけども、なかなか難しい所もあると思うのですけれども、やはり首都圏に近い所といったことで、九州や北海道とか東北の事業者と違った意味での特性がもしあるとすれば、できればそういう様な所から選べればいいんじゃないかと思いますので、トラック協会さんがそういった各地域との違い、埼玉ならではの独自性みたいなのが御承知でならば、そこら辺をご相談いただいて、埼玉ならではの事例が得られればベストだと思いますし、そこが難しいとなれば、関東としての事例ということで良い物が得られるようにこれから集団について、事例の方を是非、運輸局、労働局も色々お手伝いすることがあるかと思いますが、トラック協会さんの力を借りながら、やっていただければと思っております。

9. 資料説明

議題5の説明(埼玉運輸支局)

省略

(古井座長)

より効果が大きいのは、困った荷主さんに対応するというのもあるかと思いますが、非常に協力的な荷主さんであれば、そこそこ効果が得られるかもしれませんが、なかなか手ごわい荷主さんというのは、いらっしゃるかもしれない。そういう要素もパイロット事業で選定をする基準になるのかなと思ったりしております。

(牧野委員)

中央の協議会の方で、同時に生産性協議会の方も作られていると思うのですけれども、生産性協議会の方については、地方の方ではやる予定はあるのかなのか。

(事務局)

聞いている話では生産性向上は中央の方でやると聞いておりますので、地方までは作らな

いと聞いております。

(尾野委員)

時間指定の件ですけれども、料金に反映させているだとか、その辺の所を詳しくつっこんで、料金がどうなのかというところですね。

(事務局)

運賃についてなんですが、先ほど議題1の方で中央の協議会の方で説明させて頂いたと思うのですが、その中でも運賃の話が出てきておまして、いわゆる適正な運賃が収受できているかどうかとか、そういったものも議論していくということで、中央の方でもこの辺の意見が出たと聞いております。そこも含めながら検討していくという言葉があったという様な話も聞いておりますので、このパイロットに併せて出来るかどうかは分かりませんが。別としての考えとして、別のアプローチとしても運賃の問題、適正取引と言う観点から考えられていることなので、今後過去の協議会の運賃のワーキンググループがありましたので、そういったものを踏まえながら、検討していくという様なご発言があったと聞いております、そちらも併せて中央の方で進んでいくのではないかと。

(石川委員)

先程小宮委員からお話ございましたけれども、我々の業界は中小零細が90%以上の業者ということでございます。その中で色んな統計の取り方で、実態を反映していないという部分があると思うのですよね。アンケートの取り方、統計の取り方をもう少し工夫をして、例えば、埼玉協にも適正化巡回指導等のそういう機会がありますので、なかなか少数の台数の事業者のところでは、日々の業務が手いっぱい、なかなか埼玉協の方から色々なアンケート等をFAXなり郵送で求めても、その答えが返ってこないというのが実態だと思います。そういう中で、適正化の方で色々作業も大変の部分もあるかと思いますが、少しずつでも10台前後の業者の実態を拾い上げて、こういう様な貢献に反映させられればもっと実態の像が見えてくるのではないかと思いますので、その辺の考慮をお願いしたいと思います。

(小宮委員)

年齢構成を29歳以下、30歳以上39歳以下というのは、運送業界にはこういうルールで分けるというのがあるのでしょうか。もし、ないのであれば、これはこれでいいですけれども、34歳以下で出してもらいたい。というのは、労基の方では確か若年労働層が34歳以下でしたよね。15歳から34歳までじゃないですか。なので、どうも頭が34歳になってしまうのですよね。その区分けも若年労働層が15歳から。15歳はいないですね。34歳以下のドライバーが何名くらい、あるいは全体で何%いるのかとか非常に気に

なるのですね。是非その辺もデータの出し方もしていただければありがたいということです。

(事務局)

若年という観点。労働局の中でハローワークの方が確かにそういった年齢で取組みをこれまで進めてきておりましたが、若干現在は少し年齢層を上げまして、44歳以下として少し修正しておりますが、ご要望の35歳未満の状況が知りたいということは理解しました。

(事務局)

またこのアンケートですが、埼玉支局が決めたことではなくて、全国調査だったので本省と全日本トラック協会さんの方で色々打ち合わせをされていたということもあるので、それを全国でも同じようにアンケートをしている趣旨がありまして、その中でそういったご意見があれば今後反映していただけるかなと思います。

(古井座長)

パイロットの実施集団の選定については、事務局に一任していただくことでよろしいでしょうか。

委員 異議なし

(古井座長)

併せて、必要があればワーキンググループという様な形で、事務局+ 的な知恵を借りながら、進めていこうという様な形にしたいと思います。

委員 異議なし

以上