第5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29年3月28日（火） 14:00～16:00

2. 場 所

埼玉県トラック総合会館 5階中会議室
(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 (御欠席)	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
神戸 崇	厚生労働省埼玉労働局労働基準部長
持永 秀毅	国土交通省関東運輸局長
塩田 一浩	国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局長
小椋 康裕	国土交通省関東運輸局自動車交通部長 (オブザーバー)

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。本日は年度末のご多忙な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5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ありがとうございます。この一年間労働行政を巡って、一番ト

ピックとなるのは働き方改革の問題になるかと思えます。一億総活躍社会の実現に向けて最大のチャレンジとされているといわれている働き方改革についてさまざまな動きがありました。女性の活躍推進、高齢者の活躍推進、そして同一労働同一賃金についてはガイドライン案が公表され、公正化に向けた作業が進められております。また、この協議会でも議題として挙げられておりました長時間労働の削減については、昨年の秋の大企業における過労自殺の問題を巡り、さまざまな社会的反響がありました。国会や労使関係等での議論が進み、現在労働時間上限規制の議論がなされているところでございます。一年前とかなり状況が変わってきている状況ではございますけれども、私ども厚生労働省でもこれまでの動きを踏まえまして、昨年12月に過労死等ゼロ緊急対策を公表しまして、早期是正を図るために労働時間を守っていただけない事業者は公表をする、また労働時間の把握をしてもらうための適正把握ガイドラインの作成などの取り組みを推進しているところとなります。運輸業界の関係者におかれましても運転者の長時間労働の削減に向けてこれまでも取り組んでいただいております。各企業の文化や取引環境に踏み込んだ取り組みも必要と考え、埼玉県でもパイロット事業を行って参りました。来年度も47都道府県でパイロット事業を継続し、運転者の労働時間改善に向け取り組むことと思われます。この他、厚生労働省では勤務間インターバル制度の導入や企業内最低賃金の引き上げ、非正規で働く方の処遇改善を行う中小企業の支援など、さまざまな働き方改革に向けた政策に取り組んでおります。いろいろな策を公示しているところでございますのでご活用いただき、労働条件改善に向けて引き続き取り組みをいただくことをお願い申し上げまして、また本日の協議会にご参加いただきました運送事業者、荷主企業、協会関係者、行政、それぞれが今後も協力して運転者の労働環境改善整備に取り組んでいきたいと考えておりますので、委員の皆様活発な御議論をお願い致しまして私からの挨拶とさせていただきます。本日はどうかよろしくお願い致します。

(持永関東運輸局長)

関東運輸局長の持永でございます。最近のマスコミの報道等を見ておりますと特にトラックは我が国の経済、国民生活に影響があり、これが良くも悪くも厳しい状況になっており、このままでは立ちゆかない状況まで来ているかもしれません。そういった中で改めて思いますのは、今回のパイロット事業もそうですが、全力を挙げて今まで以上に長時間労働改善に向けて対応していかなければいけないと考えております。まさにその重要な一つが今回のパイロット事業となります。皆様と連携をとらせていただきながら少しでも成果が出ますように今年度及び来年度も引き続き対応して参りたいと思っております。本日、ご意見をいただいで少しでも良い成果が出るようにしたいと思っておりますので、何卒よろしくお願い致します。

(鳥居埼玉県トラック協会長)

一般社団法人埼玉県トラック協会の会長をしております、鳥居でございます。どうぞよろしくお願ひ致します。この協議会は、各地域及び中央で開催されているところでございます。やはり埼玉ということを考えますと圏央道が県の全線の開通また、茨城県も開通した中で、相当な数の倉庫が建ち並ぶ立地条件となっております。埼玉の地では中距離、長距離の運行で倉庫の前で待機をすることが見受けられます。それにより労働時間が増加している部分が多いと思います。この辺のところをしっかりとどのようにすれば待ち時間がなくなるのか、また短縮できるのかというところが一つの目玉となる部分かと思ひます。いただひている情報の中で、ある運送事業者は8時間も待たされたという事例も聞いております。ある程度倉庫業の方にも協力いただひてどのような部分について悩んでいるのかを理解していただひかなければなかなかこういった労働時間が改善されるのは難しいのではなひかと思ひております。現在、人材不足もありドライバーが減少しているということも情報が入っております。若い方々がこの業界に入ってもらえるような努力も必要と思われまひす。こういった現状であります、皆様にもご協力を願ひし挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願ひ致します。

(古井座長)

年度末のお忙しい中ではあります、よろしくお願ひします。さまざまな事業の種類が有り、どの業種も若い方が入ってきてもらうにはどうしたらよひか等による改善が必要になってくるかと思ひます。私の勤めている大学でも入学希望者を増やすためにさまざまな対策を考えたりをしております。今後の人材確保へ向け、地方協議会としてごかつたつなご意見をいただひければと思ひます。よろしくお願ひします。

5. 資料説明

資料1の説明(関東運輸局)

省略

6. 資料説明

資料2の説明(コンサル)

省略

(鳥居委員)

当該事業者の運賃はおそらく1運行でいくらとなつているかと思ひます。

専従で行っている1人の運転手が1日の運賃を稼ぐためには2運行やらなければ稼げない。運転手自身は自身の仕事を他人にあげたくないと思ひと考えられます。私の会社でも同様です。運送契約自体を重視していく必要があると思ひます。

(コンサル)

今回のパイロット事業ではご意見いただいた運賃等の水準に関しては触れておりません。私個人の意見になってしまいますが、運転手自身は自分が行っている仕事を大切に思われておりました。それこそ残業も含めて一つの仕事と考えているようでした。そのため、他の方に仕事を渡すというのには抵抗があるようでした。何十年もその仕事を続けておりますので、その仕事のノウハウはいわゆる財産のようなものかと思われまます。ただ、その方だけにその仕事を任せていると、もしその方が病気等で仕事が出来なくなってしまうとすると荷主と運送事業者にとってはリスクが高いこととなってしまいます。そのため、業務内容を文書化する等の対応が必要かと思われまますが、その方の仕事を取ってしまうようなのですが、リスクを回避するという点においては必要なことかと思われまます。残業時間についても今後どうしていくかというきっかけにはなったのではないかと思われまますが、その先までの検証は行えておりません。

(鳥居委員)

根本的な話となりますが、運送業に係る運賃というのは物を運ぶことによる対価が運賃であります。運んだ荷物を整理する等の行為を行うのは荷役業となり荷役業に係る対価となります。しかし、昔から荷役業も運送業として行われていました。本来の形として運送業は運送業、荷役業は荷役業として運賃や料金を収受するべきであると思われまます。われわれは今後、考え方について荷主も含め周知していく努力が必要だと考えまます。

宅配業に関しても、日本ではサービスと聞くと無料で提供されるものと思われまます。海外では有料なものです。この辺の考え方についても同様に周知の努力が必要だと考えまます。

(古井座長)

運送事業者の方に質問なのですが、運転手の方に完全に任せっきりということは多いことなんでしょうか。

(鳥居委員)

運送事業者はたくさんおりますので一概にはいえませんが、実際のところ任せっきりと言うことはあると思われまます。しかし、同じ仕事ばかりを行っていると飽きてしまつて会社を辞めてしまう等もございますので、仕事の内容を変える必要があると思われまます。あくまで事業者の考え方次第の部分です。

(田畑委員)

対象になった運転手の方等は今回の実験を受けてどのような感想を抱かれていますでしょうか。やはり自分の仕事を他人に渡すことには抵抗があるのか、それとも残業時間を減らした方がいいと思われているのでしょうか。

(コンサル)

仕事を他の方へ任せるのにはやはり抵抗があるとのことでした。70時間残業していますが、現状出来ているのでそれを変えたいとは思わない模様です。

(田畑委員)

仕事をやりたい方もいるのですが、現在は出来たとしても年を取った時に同じように出来るか等、使う側のリスク管理が必要だと思われます。仕事の工夫等で時間を減らすのが難しいようであれば例えば今回のように代替要員を用意する等も必要かと思えます。ドライバー不足の中、難しいと思いますが会社として対応策を考える必要はあるのかなと思えます。今の若い方の中にも仕事も生活も趣味もという方がいる中、仕事だけ頑張れば良いといった職場に飛び込んできてくれるかどうかということも考えなければならぬかと思えます。そのため、いろいろな工夫をしながら仕事をしてもらう必要がある状況なのではないかなと感じております。今回のパイロット事業で出た結果等を踏まえて今後の労働環境の整備に生かしていける実証実験だったのではないかなと思えます。

(鳥居委員)

今回実験を行った運送では積み待ち時間等はなかったのでしょうか。

(コンサル)

今回の実験の中ではたまたま同じ荷主の工場と拠点間を結ぶ運行でした。今回調査を行った部分に限定されますがございませんでした。

(牧野委員)

今回のパイロット事業で2往復の運行ではなく1.5往復を目指すというのは個人的にはやるべきだと私も思います。昔は、各製造業の皆さんは倉庫を持っていて在庫のストックをしていました。2日～3日程度なら製造ラインが止まらないような在庫を確保していました。しかし、自社で在庫を持つというのは非常にリスクが高いので、少しでも安いところに倉庫を持つようになり、だんだんと在庫を持たなくなってしまいました。震災の際にはほとんどのメーカーが生産出来なくなってしまったという悪い事例もありますので、在庫を持つ等についての推進も必要なのではないかと思えます。

(尾野委員)

うちの会社も同じような形態でやっている運送がございます。毎日同じ運送を行っている運転手だと、慣れてるので要領良く仕事をこなします。慣れない運転手だと何で慣れた運転手が来ないのだと苦情を受けることがあります。会社としては慣れた運転手が休まなければならない時のために別の運転手の教育を行っております。やはり荷主側で考えれば慣れている方が来た方がいいと思うのは当然かと思えます。

今回のような実験のケースというのは割とよくあるケースだと思います。

(塩田委員)

運転手の賃金は今回のような対応をすると減るのでしょうか。それとも変わらないのでしょうか。

(事務局)

今回の実証実験としては、コストや賃金の変更は考えておらず、実験の協力をしていただいているものとなっております。元々、荷主側へ依頼して運送会社に頼んでもらっているので運送会社側の賃金等については触れておりません。

(塩田委員)

もしこういった対応をした場合、荷主側か運送事業者側かどちらが負担することになるのでしょうか。

(鳥居委員)

運送事業者側としては荷主側に負担してもらいたいです。午前中に運送した運転手を午後は別の仕事の運送をさせるということになるかと思えます。午前中の運送で荷待ち等があった場合、待った分だけ残業をすることになるとは思えます。今回のパイロット事業では待ち時間というものはないとのことなので1名体制を2名体制にする等は可能だと思います。

7. 資料説明

資料3の説明（埼玉運輸支局）

省略

(尾野委員)

運賃の契約にも1時間あたりの運賃や1日あたりの運賃等いろいろあるかと思えます。運送するにあたって天候等の影響で遅れたり等があった場合、1日くらいなら荷主の方が負担してくれますが、回数が多くなれば会社が負担することとなります。この部分について

でも入れていったらいいのではないかと思います。

(小椋オブザーバー)

非常に大事な話だと思います。運賃料金問題については、今回の取引環境・労働時間改善協議会とは別に東京で協議会等を開いております。なので、運賃等の話については今後、ご案内出来ることがございましたら協会を通じて通知させていただきます。こちらの協議会ではあくまで労働時間等の部分についての協議をしていただければ幸いです。

(鳥居委員)

次のパイロット事業についてですが、埼玉県は他の県から来る方が多く、荷待ち時間が長いというのが特色となっております。なので、なんとか倉庫関係の方の協力を得てパイロット事業を行う必要があると思います。どのようなシステムになっていて運送事業者は待たされるのか、それに対して改善の余地があるのかどうかの調査をするのは運送事業者から見たら非常に重要な点になると思います。倉庫の待ち時間に関するパイロット事業を是非やっていただきたいと思います。

(牧野委員)

倉庫事業者からの考えとしましては、トラックの運転手の方々はだいたい朝の早い時間に倉庫に来られます。ほとんどの会社が同じ時間に来るため、どうしても並んでしまうのです。しかしながら、そのために人員を配置するというのには無理がございます。倉庫業も人材がなかなか集まらない事業となっております。作業によっては時間がかかることもあります。現在通販関係の方も非常に多く、倉庫業の許可を持たずに事業を行っている方々も多くなっております。その辺りについても改善していく必要があると考えます。

(事務局)

委員の皆様の意見を踏まえまして、事務局として皆様の希望に合う集団を探したいと思います。なお、来年度についきましても集団の選定についても事務局に一任していただくということでもよろしいでしょうか。

(古井座長)

パイロットの実施集団の選定については、事務局に一任ということでもよろしいでしょうか。

委員 異議なし

(古井座長)

選定については事務局に一任させていただきます。

(尾野委員)

平行して事業者の運賃に関する部分についてご対応いただきたいと思います。

(事務局)

今回の協議会は労働時間等の改善に関する協議となっております。今後、ガイドラインの策定及び普及をさせていただきます中の参考とさせていただきます。

8. 説明

資料の説明 (労働局)

省略

(牧野委員)

厚生労働省でもご対応いただいているかと思いますが、上限80時間を過労死ラインとされており、なんのためのこのインターバルの助成なのか正直不明です。現状、このインターバルの助成がとれるような状態ではないと思います。なので、まずはこの助成がとれるような仕組みを作っていただきたい。

(田畑委員)

いずれにせよこれから法制度をどのように作っていくか等、国会や審議会で議論をしていくかと思われれます。急に適用されると業界が立ちゆかなくなる等があることも承知しております。法制度として基準以上やらせた場合、刑事罰を行う等の罰則を適用する等も考えられているようです。そういった中で上限について議論しているものと思います。しかしながら、上限があるからその時間まで働かせていいということではなく、出来る限りラインを超えないよう管理していただきつつ、基本的には残業はしないのが前提として、労働時間を短くしていただければと思います。今後、法案等が出ましたら併せて対応できる部分もあるかと思えます。

(古井座長)

最後に、今日の協議会を通して何か意見等があるようでしたらお願いします。

意見なし

(古井座長)

意見等ないようですので進行を事務局へ返したいと思います。

9. 閉会（事務局）

（事務局）

委員の皆様の熱心なご意見ありがとうございました。

先ほども説明しましたが、来年度のパイロット事業の実施集団の選定については皆様の意見を踏まえまして事務局側で対応させていただきます。実施集団については古井座長に報告したのちに委員の皆様にも通知をさせていただきます。

本日は誠にありがとうございました。

以上