

第6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30年1月15日（月） 14:00～16:00

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

（委員）

古井 恒	流通経済大学 流通情報学部 教授
櫻井 郁夫	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
島田 豊保	埼玉県倉庫協会 常務理事
永田 勝	レンゴー株式会社 物流担当
村田 誠（代理）	株式会社トッパンコミュニケーションプロダクツ 総務課長
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
川島 満	一般社団法人埼玉県トラック協会 副会長
加藤 正道	株式会社拓洋 専務取締役
鈴木 孝明	東上通運株式会社 代表取締役
尾野 嘉昭（御欠席）	カネオ興運株式会社 代表取締役
荒木 祥一	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
森高 龍平	国土交通省関東運輸局 自動車交通部長
海東 健一	国土交通省関東運輸局 埼玉運輸支局長

（オブザーバー）

後藤 洋一	国土交通省関東運輸局貨物課 専門官
-------	-------------------

（コンサルティング）

沖原 由幸	株式会社富士通総研
亀迺井 千鶴子	株式会社富士通総研

4. 開催挨拶（事務局）

省略

（荒木埼玉労働局長）

明けましておめでとうございます。埼玉労働局長の荒木でございます。昨年の7月から着任しております。前任の田畑同様どうぞよろしくお願いいたします。

第6回埼玉県地方協議会となりますが、皆さま大変お忙しい中お集まりくださいまして、ありがとうございます。今、通常国会に働き方改革関連法案の提出を予定と伺っております。時間外労働の上限規制、或いは60時間超えの労働時間において、中小企業については猶予措置をとられているところですが、今後、規制を掛けることを予定しておりますので、トラック業界の皆さまにはご負担をお掛けするかと思えますけれども、よろしくお願いしたいと思います。本協議会を踏まえ、荷主様それからトラック関係業界の方とお話をさせていただいてしっかりと対応したいと思います。

この協議会において、ガイドラインの作成を目指していきたいと考えております。今日は富士通総研様（コンサル）より、小山企業様、ルートケーツー様を対象としたパイロット事業のお話をさせていただけるということで、今年度残り少ない中ではありますが、しっかりした形がとれるように、皆さまの忌憚のないご意見をいただきますように、お願い申し上げます。今日はどうぞよろしくお願いいたします。

（森高自動車交通部長）

ただいま紹介のありました関東運輸局で自動車交通部長をしております森高と申します。本日は河田局長の代理で出席させていただきました。皆さま新年早々お忙しい中お集まりくださいましてありがとうございます。協議会にあたりまして、挨拶申し上げます。

今年は成年ということで、近年ドックイヤーという言葉が聞かれると思います。ドックイヤーというのは犬にとっての1年間は、人間にとっての7年間分に値する意味で、近年急激に変化している社会で、人間にとっても最近の1年間というのは非常に内容の濃いものになっているという意味です。トラック業界を振り返って見ますと、近年の働き方改革をはじめ様々な動きから、まさにドックイヤーという言葉が運送業界に当てはまっていくのかとヒシヒシと感じているところでございます。後ほど詳細について説明させていただきますけれども、国交省も含めまして、政府全体、トラック業界につきましては、昨年8月に自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議というものを開催いたしまして、直ちに取り組むべき63の施策を取り纏め、一丸となって目まぐるしく変わる社会情勢にきちんと対応すべく進めているところでございます。

また、トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会は、埼玉を含め全国津々浦々で実施しております、今年で3年目を迎えたところになります。そしてこの埼玉を始め、全国で様々なパイロット事業が実施されておまして、非常に良い優良事例がこの2年で

積み上がっております。そして今年3年目につきましては、今までのパイロット事業を取り纏めましてガイドラインを策定できればと考えております。

成年の話にもどりますが、戌の意味は、収穫した穀物を取り纏めるという意味があり、ガイドラインのような取り纏めをするには非常に縁起の良い年だと言われております。これまでの取組が最後にガイドラインという形で皆さんにとって実りのあるものにできるよう、我々も頑張っていきたいと思っておりますので、本日の協議会におきましても委員の皆さまから忌憚のないご意見をいただきまして、ガイドラインの策定の参考にさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

(鳥居埼玉県トラック協会長)

皆さまお忙しい中お集まりくださいまして、誠にありがとうございます。取引環境・労働時間改善について、我々の地域はどういう状況なのかを皆さんとしっかり議論を交わしながら、中央に報告したいと思っております。埼玉県は圏央道が全てつながり、伴って倉庫ができあがり、多くの荷主さんがこの埼玉の地に来ております。いわゆる埼玉というのは東京圏内にあり、看板を掲げる荷主は関東と言わずに「東京支店」等と言う荷主もおります。埼玉は地の利のいい、また海なし県であるので、何か起きたときのつなぎという意味では、まったく心配しておりません。また、東日本大震災の時にも埼玉はあまり揺れなく、被害は最小限であったということであり、各企業さんはその当たりを調べられ埼玉の地に新しく倉庫等を建て、進出してきているところであります。埼玉県は多くの事業者が集まってきているので、働き方改革の中で如何に効率よく業務ができるかというところを、皆さんと議論させていただきたいと思っておりますので、今日の会議でもよろしくお願いいたします。

(古井座長)

流通経済大学の古井と申します。埼玉の話とは別になりますが、土日に龍ヶ崎キャンパスでセンター試験がありました。雪が降って何が起こるか分からなくて、早く行くというニュース等がありますが、マニュアル・試験の搬入の問題があり、試験問題を日にち毎(土日毎)に分け、1時間目・2時間目に分けて、教室毎に分けて段ボールに梱包して、テープする、最終チェックをした者のサインをするという、まさに仕分け作業を行いました。終了後回答シートを回収して枚数確認する、まさに検品作業ということを行いました。そういう例で見ますと、センター試験だって物流がしっかり支えていることになります。宅配等においても、見えないところで縁の下で支えているのが物流だと思いました。

さて、第6回目の協議会でございます。忌憚のないご意見をいただきまして、いいガイドラインの作成を目指していきたいとおもいますので、よろしくお願いいたします。

5. 資料1説明（コンサル）

— 省略 —

— 質疑・応答 —

（川島委員）

企業体を選定するところからよく現状分析されていて、僕も会社に戻れば毎日のように同じような仕事をしているので、運送事業者からすると非常に分かりやすい資料にまとめあげて運送事業者の実態を把握されており、感服しております。

1点だけ、お話の中でお金の軸というのがなく、（運送事業者が）困っているのか困っていないのか、実際に運転手さんがこの仕事をしていて幸せなのか不幸せなのかが分かりません。97分の仕分時間を短くして、倉庫側の負担を少し増やすことで、ドライバー側が楽になる、だから幸せになるということではない。実はこのケースが幸せにならないケースが多いです。「短くなったならそちら側の料金を減らせ」「倉庫側の負担が増えた。どっちかという、こちらの管理費の方が高い。ドライバーに払う給料（運賃）の方が安い」等を言われる。いろんなことを想定して、かなり改善されて97分になったのではと見えてしまう。これが荷主側の負担と、運送会社側の負担とドライバー側の負担がうまくなったのが97分なのではないかと見える。お金の軸の部分が見えてこない。

運送会社が不幸せなところに新規のドライバーは集まってこない。労働時間が短くなるのは非常にいいだろうと思ひ、取り組んだら給料が安くなるというか、残業時間が減って手取りが減ってしまったが為に、運送業から離れてしまうという例も現場ではあります。こういう取組をするときに、従業員・ドライバーの手取りは絶対に減らしてはいけないし、運送会社の利益は減らしてはいけない、という前提の上でこういう取組をしなくてはならないのではないのでしょうか。

お金の部分がどうだったのかお聞きしたいのと、検証するのにお金の部分も入れていただいで検証していただきたい。

（富士通総研）

ありがとうございます。

キャッチーだった「幸せかどうか」について最初にお答えしたいと思います。実際、現場見学を11月7日と、資料に載せていませんが12月22日にも現場視察をさせていただいております。12月22日はドライバーの方に余裕があったので、「こうやったらどうですか」など雑談をさせていただきました。たぶん60歳近いドライバーの方ですが、「今この部分の作業がなくなったら非常に楽でありたい」等の言葉をいただいております。ドライバーの幸せについては、達成できるのではないかと考えております。

続きまして「お金」の話について、ご意見をいただいております。資料ではゲインシェ

アという言葉を使っておりますが、作業をドライバーから倉庫側にシフトしますと、当然倉庫荷役のお金（コスト）がかかってくるかと思えます。今回このかかったコストを、全てルートケーツー（運送事業者）だけで負担をするというはおかしいのでは、やはり改善活動を行うには荷主と物流事業者、双方が汗をかかなければいけないということで、ゲインシェアという痛み分けという考えを持ってくださいとっております。

ただ、具体的な金銭の比率をどうするのか等具体的な話になるので、具体的なコスト、トータル金額など今回の実証実験で出そうと思えます。

一方でドライバーの給与につきまして、当方（富士通総研）としましてもルートケーツー様の給与形態がどうなっているか興味はありますが、今回のパイロット事業の中では非常にセンシティブな部分であるため、雑談の中で給与部分はどうなるかお話をさせていただきます。ルートケーツーが給与の話に難色を示すようであれば、ご容赦いただきたいと思えます。

（川島委員）

97分という時間が短くなるとドライバーとしては当然ありがたい話です。では97分の作業を30分短縮したが為に、給料が安くなったとしたら、それは幸せかと聞くと、ドライバーは絶対NOと言うと思えます。

それからコストについて痛み分けという言葉がありましたが、運送事業者と荷主さんとで痛み分けをすると、そのしわ寄せは100%ドライバーにいきます。（給与の部分で）物流改善について、ドライバーにしわ寄せがいかなかった改善は一つも無かった。10年程前は棚入れなど付加価値の部分でドライバーに負担を強いて、そして人が少なくなったため3PLと称して各作業を分担したが、やっぱりそこでドライバーの給与は下がった。

労働時間が短縮になったことで残業代が少なくなることは当たり前の話だが、ドライバーが不幸せになるような方法は絶対にうまくいかないと思う。是非そういった観念をもって進めていければと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

（富士通総研）

せっかくアドバイスをいただきましたので、実証実験が終わった後に、アンケート・インタビューを実施させていただく予定です。

（川島委員）

ぜひ、「1万円減ったらどうか」と書いてください。

（富士通総研）

この作業について、コストが1万円減ったらどういった対応をなさるか確認をさせていただきますと思えます。

(牧野委員)

小山企業とルートケーツーは住所を見ると同じで、営業所も同じ住所のようですが、これは同族会社となるのか、何か関係があるのかが気になりました。

また、話の中で、拘束時間が平均8時間44分で最大拘束時間が13時間～18時間の間となっているが、荷役作業が減って拘束時間が減った時には、もし同族会社だった場合、小山企業に費用対効果が少しでも負担になるのか、減るのか気になったので、教えていただきたい。

(富士通総研)

同族かという点について、経営者の方は小山一族となりますが、あくまでも別の企業体です。強いて言うならグループ企業といったほうがいいと思いますが、別の企業体として事業を行っています。小山企業の荷主の一部をルートケーツーもやっています。ルートケーツー独自で配送している部分もあるので、別事業と考えていただいてもいいです。

2つ目の疑問については、あくまでも別の企業体のため該当しないと思っております。

(鈴木委員)

東上通運の鈴木でございます。

パイロット事業が始まったときには具体的な話はなかったと思うが、標準運送約款が変わって、改正がありきでパイロット事業を行っているわけではないと思うので、これから各運送事業者に基づいて運賃とその他を分けて考えていかなければならない中で、この検証の中に標準運送約款の新しいものに置き換える等考えられたら、一歩先を行った内容になるかと思えます。

(富士通総研)

どうもありがとうございます。

時間軸を見ただけであれば分かると思いますが、標準約款は11月施行になりましたが、実態調査をしたのはその前となっているので、今指摘のありました料金と運賃の部分について、区別がない状況で進んでいます。ただ実証実験は2月ですので、その時には運賃と料金がきちり分かれているはずですので、実証実験後のアンケートと併せて整理させていただきます。

(牧野委員)

お願いしたいことですが、川口・草加・戸田のTCは、スルーセンターの略でいいですか。

(富士通総研)

トランスファー・センターの略でTCと表記しています。通過という意味です。

(牧野委員)

真の荷主が在庫を持っていて、TCでは在庫は一切抱えていないということでもいいのでしょうか。

(富士通総研)

草加センターは出荷倉庫なので、こちらは在庫があります。

ただ、他の倉庫はTCなので在庫はありません。

(加藤委員)

10トン車を扱っている配送ドライバーの作業時間についてはどうなのでしょう。

(富士通総研)

この部分はメスを入れるか悩んだ部分です。

この車はバスのように路線をぐるぐる回っているような運行をしていて、他の荷主が絡んでくる話でしたので、今回は見送りました。

そのため、この部分についてのデータはありません。

(加藤委員)

ありがとうございます。

ただ、一番長いのはここかもしれません。

短いから稼げないので、他に何かしていると思います。

(富士通総研)

今回対象として荷主以外にも幅広く配送をしているので、他の荷主の運送もやっつけらっしゃる点については認識をしています。

(川島委員)

加藤委員の仕事の内容の話を追加したいと思います。

戸田・草加は首都圏からそんなに遠くないので、午前中だけのルート配送は1日2回～3回で、午前・午後・夜便という訳ではなさそうに思える。例えばTC等を無くすと、すごく大きなコストダウンになると思うので、1日1回のルート配送であれば、センターからの直接配送も、もしかしたら改善になるのではと思いました。

(富士通総研)

コストで考えると、圧倒的にTCを経由した方がコストは増大するというのはご指摘の通りです。(資料1P5)方式1と2を比較したときに、方式1の方が安くあがっているのは事実です。

ただルートケーツーは、方式2を後から導入されております。経緯は、まさしくドライバーの拘束時間のためです。1回の運送を2回に分けることから始まり、草加センターで夜の荷揃えが遅ければドライバーは遅くまで待機することになるが、朝積みに変えることでドライバーの待機時間を減らせることから、方式2を導入したと伺っています。

(鳥居委員)

まず会議(取引環境・労働時間改善)の中で疑問なのが、資料を見るとTCで午前中に配達すると書いてありますが、運転手の拘束時間が最も長いのが13時間とあるが、午前中だけの配達なのに13時間も拘束されるのか。

(富士通総研)

確かに13時間の拘束時間は長いと感じています。

ただエリアとして、戸田TCではドライバーは他の運送を行っている日もあるので、その運送による拘束時間が長くなっているものと思っています。

(鳥居委員)

その日によって他のエリアへ行くこともあるということか。

(富士通総研)

日々の運行によって、配車に若干の見直しをする日もあるとおっしゃっていました。

(鳥居委員)

では常時ではないということか。

(富士通総研)

基本ルールと日々の運行の出庫状況を踏まえて、柔軟な対応をしていると伺っています。

(鳥居委員)

8時間労働の中で恒常的に時間が伸びてしまうことがあるなら、問題がある部分を改善しようという話になるが、8時間以内に仕事が終わるのであれば、その一連の作業のどの時間を縮めようと構わないと思う。

なぜこのような会議をしているかと言うと、「待ち時間が多くて2、3時間待たされた」「全ての作業が完了するのが、一つの荷主で8時間を超える」「毎日10時間掛かる」という実態の中でどこに問題があるかを探し、改善するためである。

選定についてはお任せしたが、何のために会議をやっているかを考えていただきたい。皆さんと共有した情報の中で、将来的な働き方改革ができてくると思う。

働き方改革で求めているのは、「早めに切り上げられるパターンを作る」ということだと思っている。今回については、やってしまったものは仕方がないが、これからやるパイロット事業については、こういったことを考えて実行してもらいたい。

この会議は、「なぜ10時間掛かるか」「どの部分が駄目なのか」という部分を、実証実験でどういう風に改善するかを考える場だと思っているので、今後については労働局・運輸支局の皆さんと共に考えていただきたいと思います。

6. 資料2説明（関東運輸局自動車交通部貨物課）

— 省略 —

以上

（古井座長）

先ほどパイロット事業について疑義がありましたが、アンケートも事後的にやると言っていましたし、お金の問題にも少々首を突っ込んで調べることになるかと思しますので、一応そういう方向で進めていきたいと思えます。

（鳥居委員）

待ち時間の記録についてですが、トラック協会からも事業者へ依頼しているところがあります。このデータは国交省でどのように使われるのでしょうか。

また、この記録は発着の荷主について全て書いてあるので、待ち時間が恒常的に長い荷主については告知等の指導を行っていただけなのか伺いたい。

（後藤オブザーバー）

今のお話につきましては本省へ提示させていただきます。

ご質問の内容については改めてご報告させていただきたいと思えます。

（鳥居委員）

記録を指示するからには、しっかり利用して、何が問題なのかを分析していただかないと、労働時間は縮まないと思えます。国から働き方改革が出てしまっているのに、我々も襟を正さなければならない。しかし、襟を正すためには荷主と一体になってやらなければならないこともある。立場上意見を言えない運送事業者が荷主に対して意見を述べられる

ような改革をしなければ、なかなか労働時間は縮まりません。

だからこそ、しっかりデータを取り、しっかりした活用をお願いしたいと思います。

(川島委員)

「やっと気づいてくれて、やってくれている」と思っています。

現状やっぱり運送業は魅力なく人が少ないため、少しでも魅力ある職場作りをしたい。

長時間働くことで自殺者が出たり、安全という面について、事故を起こしやすくなってしまい、自分と他人の命を奪ってしまう可能性がある。

それから運送業から人がいなくなってしまうと、今度は物が運ばれない、社会生活が滞ってしまう。

いろんな事を始めるとドライバーにしわ寄せが来てしまうし、何よりお金は大事だと思います。ドライバーは基本給がずっと下がってきている。なぜかと言うと、残業時間が長くなってきて、未払い残業を増やすわけにいかないから、基本給を安くして残業代に代えていった。何度も言いますが、手取り収入を減らさないでもらいたい。

先ほどのパイロット事業について、手取りが変わらないのに作業時間が減るのはすごくありがたい話。手取りが1万円上がるが、作業時間はどんどん減っていくような取組を提案すれば、100人が100人間違いなく動くに決まっている。ぜひそういう政策をして、方向性を明確にしてもらいたい。

7. 閉会

(事務局)

議題についてその他とありますが、特段事務局側からご報告等はありません。

議事(1)と(2)について、皆さまからご意見をいただき、鳥居委員や川島委員からいただいたご質問等については、本省へ意見として報告させていただきたいと思います。

以上で議題については終了させていただきます。

長時間委員の皆さまにご熱心にご意見をいただきまして誠にありがとうございました。

今回の実証実験につきましては、次回の協議会において結果をご報告させていただきます。