

## 第7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3月12日（月） 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

(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（御欠席） | 東上通運株式会社 代表取締役              |
| 尾野 嘉昭      | カネオ興運株式会社 代表取締役             |
| 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           |
| 小塚 正和（代理）  | 国土交通省関東運輸局 自動車交通部次長         |
| 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)

|       |                         |
|-------|-------------------------|
| 尾林 信二 | 国土交通省関東運輸局自動車交通部 貨物課長   |
| 後藤 洋一 | 国土交通省関東運輸局自動車交通部 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 |
| 亀廻井 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）

埼玉労働局長の荒木でございます。

第6回埼玉県地方協議会となりますが、年度末のお忙しい中お集まりくださいます、ありがとうございます。前回、1月15日に引き続き2回目の協議会でございます。本日の協議会では、前回の協議会で皆様からいただいたご意見を踏まえ実施しましたパイロット事業の結果報告をいただくこととしております。今回のパイロット事業につきましては、

コンサルタントをいただきました富士通総研様、ご協力いただきました小山企業様、ルートケーツー様には、改めまして感謝申し上げます。また、来年度以降の協議会の進め方、現在開会中の通常国会における働き方改革関係法案の動向について、事務局からご説明させていただきます。最近、引っ越しシーズンということで、人手不足の状況の中で引っ越し難民という報道が盛んに行われております。人手不足の中で働き方改革を進めていくという難しい課題ではありますが、業界、荷主団体、行政、運輸局、労働局が一体となって取り組んでいく必要があると思います。本年度の協議会は、本日が最終回となりますが、本協議会の成果を踏まえ自動車運転者の労働環境の改善・整備に繋がり、これによりトラック業界が、益々魅力ある業界になりますように、委員各位の忌憚のないご意見を賜りますよう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。

（小塚自動車交通部次長）

ただいま紹介をいただきました関東運輸局自動車交通部次長の小塚でございます。どうぞよろしくお願いいたします。本日は河田関東運輸局長が所用のため代理で出席させていただきます。本日は年度末のお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。協議会開催にあたりまして、挨拶申し上げます。

まず、政府の動きからですが、少子高齢化や人材不足が進んでいる中、政府全体で「働き方改革」を重要課題として位置づけ、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において取りまとめられました「直ちに取り組む施策」に基づいて政策を推進し、今年2月には、第3回会議が開催され、取組の進捗状況などが報告されたところでございます。

また、働き方改革実現会議でも「働き方改革実行計画」が決定され、長時間労働を改善するため、生産性の向上や適正取引の推進、また、人材の確保を図ることが一層急務となっていることから、関東運輸局としましては、これらの課題を解決するため、各都県労働

局、関東経済産業局及び公正取引委員会といった関係各所と連携し、運送委託者に対する協力要請の文書を発出する予定となっております。要請文の内容につきましては、後ほど担当からご紹介させていただきます。

関東運輸局管内の各協議会においては、昨年、今年と2カ年にわたってパイロット事業が行われており、実施されました事業の報告を、この後、富士通総研様から説明していただくこととなっております。

荷主、運送事業者等の関係者と協議を進めて取引環境・労働時間改善に努めて参りますので、忌憚のないご意見を賜り、今後の取組に活かして行きたいと考えております。本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

（鳥居埼玉県トラック協会長）

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。働き方改革の一環として、取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会を開催しますが、我々の組織の上にある全日本トラック協会では、先日、国土交通大臣から諮問を受けました働き方改革のワーキングが終了しまして、取りまとめた内容を今月、大臣へ手渡すことを理事会で決まったところでございます。働き方改革の中で、労働時間に対しては我々も真摯に受け止め、守っていかうとする中で、すでに大手の事業者様の中では80時間の中で、やり繰りを始めたところでございます。先程、引越し等のお話がありましたが、我々も運ばないといけないという自負はありますが、労働時間等については守っていかないといけないという間におかれている状況であります。中小が最終的に、その引越しを受け入れないといけないが、人手がない状況であり、受けられない状況は多々あることはご認識いただきたいところです。我々は生活の中で、安全・安心の輸送を行うにあたり、過労運転は撲滅していかなければならない。また、事故等についても、1件でも減らす必要があることから、通達等を発して対応しているところです。日本の全産業が働き方改革に向かって、どういう取組を行っていくのか、考えていく必要がある。各省庁の連携をとっていただき、何が悪いのか、このことを抜本的に抽出しながら、そこを改めていくということが、働き方改革を推進していくべきことだと思う。そのことを地方協議会から発信していくことが必要だと思います。本日は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。今年度最後の協議会ということですが、大学の方も年度末にあたり忙しい状況です。最後の入試が本日举行されており、明日が教授会ということで、最終的な卒業判定を行い、来週は卒業式というスケジュールとなっております。もう1つは、明日1、2年生の成績不振者の相談会も行うこととしております。4年生は卒業、1、2年生は滞留しないようにという、サプライチェーンのような状況は大学でもあるように感じております。この後、学生を社会へ送り出し快適に働いてもらうかということ等

についてもご意見をいただきたいと思います。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 —

（牧野委員）

資料1の5ページについて、配車確定後の仕分け票出力の変更は、システム改修を行うと数千万規模の費用がかかると思う。企業としてどのように考えているのか。

（コンサル）

ありがとうございます。

現在の運送事業者のシステムを拝見したところ、アクセスベースのシステムであった。①の仕分け票出力については、担当者側で追記をすることが出来ており、作業は終わっております。そのことから、数千万円といったコストはかかっておりません。ただ、出す側の情報システムについては、大規模なシステムであり、ここにパレット番号を追加するとなりますと、ある程度の金額がかかってくると思います。現在は検討に着手しており、具体的な金額は、伺っておりません。

（牧野委員）

システム会社に発注してのではなく、現在あるシステムを使ったということによろしいですか。

（コンサル）

その通りです。

（牧野委員）

システム変更となると大きな費用がかかるが、現状のシステムを活用したということなので、理解しました。次に15ページについてですが、荷主側の意見として「如何に“機械化”に向けた投資をするかがポイント」とありますが、先程、お伺いしました自動出荷システム等を考えているということによろしいですか。

（コンサル）

その通りです。自動ソーター、仕分け機等の設備投資が必要になってくるということです。ただ、設備投資につきましては、導入することでスペースが必要になりますし、作業工程に手間がかかることも考えられます。このようなことから、慎重に対応していきたいとおっ

しゃっております。

(川島委員)

他県の荷主様の意見で「ドライバーの積み込み作業時間短縮を目的に、出荷時の荷姿をパレタイズに変更して、その際、運賃を7%値下げしてもらっている」といったことを説明されておりました。運送の部分と荷役の部分が分けられ、値下げさせられたということは、労働時間の削減という点ではよいことであるが、7%という値下げについては、運送事業者にとって経営が成り立たないということもあると思います。インパクトのある事例だと思います。私も運送事業者ですが、このようなケースはよくあります。1割と言われたケースもあります。荷主側でシステム等を変更したから、これだけコストがかかっていると言われ、その負担を運送事業者側に求めてきます。このことを大きく記載していただきたい。

(コンサル)

ありがとうございます。

意見を伺った荷主様の後に、運送事業者側にもインタビューを行っております。運送事業者側もキツイとおっしゃっておりました。川島委員の意見と同意見でした。ただし、今回については、パレタイズ化を行っていることから、仕方ないとおっしゃっておりました。

(鳥居委員)

昨年11月に運送約款が変わりました。運送事業者の中では浸透しておりますが、荷主様に対しては、あまり浸透されていないことが本日の報告中で、分かったと思います。いろいろなリーフレットがあるので、トラック協会としても荷主様等に対してアピールしていく必要があると思います。値上げとか値下げとかの問題ではなく、まずは、ドライバーの労働時間をどうやって短縮していくのかについて、本日の報告の中には、いろいろとご意見が含まれております。このような事例をオープンにさせていただき、労働時間の短縮に取り組んでほしいと思います。

(牧野委員)

他県ドライバーの意見で「身体が楽になるのであれば、多少の減額は構わない」、「身体と労働時間のつり合いが出来ていれば、減額は仕方ない」との説明がありましたが、年齢層はどのくらいの方ですか。

(コンサル)

詳細の把握は分かりませんが、40代以上だったと思います。

(牧野委員)

40代以上だったら、子育て世代ですからお金がかかるはずなのに「減額されても構わない」という回答が信じられない。それについては、何か言っておりましたか。

(コンサル)

この結果については、各経営者にフィードバックしております。経営者の方は、給与の支給額と労働時間・労働負荷のバランスがアンバランスなのではないか、作業内容に見合ったドライバーが納得できる給与を考えていく必要があるとおっしゃっておりました。

(牧野委員)

賃金カーブが出来ていないということですか。

(コンサル)

具体的な賃金カーブがどうなっているかは、伺っておりませんので、明確な回答はできませんが、可能性としてはあると思います。

(古井座長)

説明のありました今年度のパイロット事業については、関東運輸局を通じて国土交通省へ報告したいと思います。

#### 6. 資料2説明(関東運輸局自動車交通部貨物課)

— 省略 —

以上

#### 7. 資料3説明(関東運輸局埼玉運輸支局)

— 省略 —

— 質疑・応答 —

(鳥居委員)

難しい状況は理解できます。しかしながら、埼玉の現状を見ていただいた時に、よく聞くのは、倉庫前で長時間待たされるということです。しっかりと我々が協議会の中で課題に上げることです。予約システムを入れて改善された倉庫もありますが、まだまだ改善されていない。時間はかかると思いますが、この協議会には、国土交通省、厚生労

働省といった行政が入っています。アンケート等で状況は把握していると思いますので、しっかりと見極めて、待たされている場所に行っていただき、交渉することも必要だと思います。埼玉の中で、何が長時間なのか、パイロット事業で出していないと意味がないと感じます。

（加藤委員）

参考資料の最後の部分に、拘束時間の削減があります。これが一番大事であり、これをやらなければ、先に進まないと思います。進むことによってドライバー不足や車両も逆に考えると減ることになると感じます。これを是非、進めていただきたいと思います。

（川島委員）

運転手不足は待ったなしの状況です。運転手不足は、この繁忙期（年度末）においても、引っ越しはできないとか、いろいろなところで忙しい状況が続いております。今後も急速にドライバーが退職を迎え、新規のドライバーが入ってこない状況が続く中で、それが「働き方改革」で、より良い環境にして、この業界に呼び込むことをメインにしていると思います。

我々の業界の労働時間が短くなり、環境が良くなって魅力のある業界になり、来ていただきたいと思っていますが、ただ、現場は、運転手の入れ替わりが激しい状況です。やる気があるとか、稼ぎたいとかいった運転手があり、この業界は独立がしやすい業界です。人より頑張って独立したいとか、頑張っている人について行くといったところがございます。「働き方改革」を進め過ぎると、これから頑張ろうというやる気が薄れてしまうことを懸念しております。

このような背景から全国で運送事業者は約6万社あります。何年か前に、燃料が上がったことや排ガス規制で車両が使えなくなるといったことなどがあり、運送事業者は今後、半分、3分の1になると言われたこともありましたが、減らずにやって来られたのは、このような背景が運送業界にあるからだと思います。また、それが今の物流を支えていると思います。

「働き方改革」については、一人一人の事情に応じた対応をしていただきたいと思います。一つの形に当てはめてしまうことは、危険だと感じております。「働き方改革」を考えながらこの協議会を進めていきたいと思っています。

（古井座長）

平成30年度ですが、コンサルティング事業なのか、普及啓発なのか、まだ微妙なところがあると思います。継続的に行った方がよいとか、ある程度他県の状況も分かってきたので、他の状況を見ながら埼玉らしい攻め方を考えた方がよいなど、両方のご意見がありましたが、どのように対応しますか。

(埼玉運輸支局)

いったん事務局の方で、各委員さんの考え、状況を精査して、次回みなさまにご意見を  
はからせていただきながら、次年度以降についても考えさせていただきたい。

よろしくお願いします。

#### 8. 資料4説明(埼玉労働局)

— 省略 —

— 質疑・応答 —

(牧野委員)

トラックに限らず、バス、タクシーなどの運転手は過労死が多い業種です。このよう  
な状況の中で、適用が猶予されているのはなぜですか。その根拠を教えてくださいませ  
か。

(埼玉労働局)

適用除外について、急に他の業種と同じく規制をかけるということは、すぐに対応す  
ることは難しいということで、5年間猶予しますという議論が進んだと伺っております。

(川島委員)

常に考えているのは、運賃を上げるためにどうしたらよいかを考えています。その中  
で、法律に則った形の中でやっていきたいと思います。見直しにおいて、他の運送事業  
者社は、荷主との交渉で4割上がったとの事例も聞いております。猶予があるのであれ  
ば、その期間において運賃上げることで、魅力ある業種にしたいと思います。

#### 9. 資料5説明(関東運輸局自動車交通部貨物課)

— 省略 —

— 質疑・応答 —

#### 10. 閉会

(事務局)

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、ご説明させていただきましたパイロット事業実施結果につきましては、関東運輸



局を経由して中央協議会に報告したいと存じます。また、各委員の皆様には、別途報告書をお送りしたいと存じます。また、来年度以降の協議会の進め方につきましては、皆様の意見を踏まえ、事務局から後ほどお示しさせていただき、来年度以降進めていきたいと存じます。

【文責：事務局】