

第3回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善東京都地方協議会 議事概要

1. 日 時

平成28年3月15日(火) 13:30~15:00

2. 場 所

東京貨物運送健康保険組合会館 6階大ホール
(東京都新宿区四谷1丁目23番地)

3. 出席者

朝香 博	東京商工会議所 地域振興部長
石川 純彦	東京経営者協会 労働・研修部長兼総務部部長代理
石田 靖博	東京都中小企業団体中央会 労働課長
竹口 誠三	東京倉庫協会 専務理事
(ご欠席)	
池田 和幸	アスクル株式会社 ECR本部統括部長
渡辺 徹	三井食品株式会社 物流本部副本部長兼物流管理部長
(代理 高田様)	
久野 雅人	ブリヂストン物流株式会社 取締役・物流事業統括
高橋 啓也	キリングループロジスティクス株式会社 東日本支社営業部長
嵯峨 宏通	全農物流株式会社 常務取締役
(代理 浅岡様)	
綾部 尚典	AGCロジスティクス株式会社 企画管理部主席
竹津 久雄	東京地方通運連盟 会長
山内 信幸	一般社団法人全国物流ネットワーク協会 専務理事
浅井 隆	株式会社浅井 代表取締役
	(一般社団法人東京都トラック協会副会長)
天野 智義	天野運送株式会社 代表取締役
	(一般社団法人東京都トラック協会副会長)
千原 武美	西多摩運送株式会社 代表取締役
	(一般社団法人東京都トラック協会副会長)
傳田 雄二	日本労働組合総連合会東京都連合会 副事務局長・労働局長
米田 易憲	東京都交通運輸産業労働組合協議会 議長
大熊 章	関東経済産業局 産業部次長
(ご欠席)	
松永 竜太	東京都産業労働局 商工部長
(ご欠席)	

渡延 忠	東京労働局長
岩瀬 信也	東京労働局 労働基準部長
濱 勝俊	関東運輸局長
高橋 哲哉	関東運輸局 東京運輸支局長

4. 開会挨拶

開会の挨拶（事務局）

省略

（濱関東運輸局長）

委員の皆様におかれましては、本日は大変お忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。協議会の開催にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。

関東運輸局管内におきましては、昨年7月に各都県に地方協議会を設置して、東京におきましても今回で3回目の協議会の開催ということでございます。本日の協議会では昨年実施いたしましたトラック輸送の実態調査の結果と来年度に実施を予定しているパイロット事業につきまして、事務局の方より説明をさせていただき、委員の皆様にご意見を賜りたいと思っております。

前回の協議会におきまして、委員の皆様からご報告をいただきました事例なども踏まえながら先ほど申し上げました、いよいよ来年度からはパイロット事業に入っていくということでございます。荷主の皆さんとそれから輸送事業者のパートナーシップを組んでトラックの待ち時間の短縮など物流のシステムをいかに無駄のない合理的なものにしていくのかという物流の構造改善にも繋がるような非常に大事な取組でございますので本協議会を活用しながら、ぜひ取引環境、労働時間の改善を図っていただきたいというふうに思っています。

本協議会につきましては一般論ではなく、やはり東京の地域の実態を十分踏まえながら荷主、事業者、関係者の協議を進めて取引環境、労働時間の改善に努めてまいりたいと思っておりますので、委員の皆様から忌憚のないご意見を賜りますようどうぞよろしくお願いいたします。

（渡延東京労働局長）

お集まりの委員の皆様方には、本協議会の運営のみならず平素の当局の行政に関しましても格別のご理解とご協力を賜りまして厚く御礼を申し上げる次第でございます。

ただいま、濱局長のお話にもありましたとおり本協議会の目的は、各地方における具体的な長時間労働の実態を捉え、これを根本的に改善していく、そういう目的の下、片方では国会に提出され、継続審議になっております労働基準法の改正案の中で、割増率猶予措置についてこれが廃止された場合の対策への構築ということを視野に置きながら、それぞれ実態に即して幅広い観点からのご検討をいただくものと承知しております。

今、お話のありましたとおり、本日は包括的な実態調査のご報告があるということでございまして、是非こうした実態に即した幅広い議論を通じまして、長時間労働の抑制に繋がってい

くことを期待申し上げる次第でございます。本日の議論によりまして、さらにこの協議会の目的達成に向けて前進することを祈念申し上げましてご挨拶とさせていただきます。

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（関東運輸局）

省略

7．資料説明

資料2の補足説明（（一社）東京都トラック協会海上コンテナ専門部会 種田部会長様）

（種田部会長様）

ただいまご紹介にあずかりました東京都トラック協会海上コンテナ専門部会の種田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。本日は貴重なお時間をいただきまして、海上コンテナの実態を若干ご説明させていただければと思っております。

まず、海上コンテナ輸送は、荷主先での待機時間問題以外に東京港のコンテナターミナルでのコンテナ搬出作業における長時間待機というものがございます。こういう特殊事情があるということをご理解いただきたいと思っております。この1年なんですけれども、昨年、東京港は待機時間は若干落ち着いているところがございます。東京港の昨年の輸出入コンテナの取扱実績約8%減、これは上半期になりますけれども、その落ちている分が待機時間が若干減っているという現状がございます。ところが、実際に個別にみると5時間、6時間という港での待機時間が現状発生しているという状況はまだ変わっておりません。あくまでこれは並んでいるだけ、コンテナを搬出するために並んでいるだけという実態でございます。

続きまして、コンテナターミナル内作業ですが、これは港の特殊事情ですけれども、まず、コンテナ船が入港いたしますと海側のコンテナの上げ下ろしが中心になり、海上コンテナのトレーラーの搬出入作業が後回しになるという実態がございます。これは非常に偏った形がとられているものですから、これが長時間待機の発生状況の主たる原因でもあると考えています。

次に、東京港は一部コンテナターミナルを除き、大半のターミナルゲートのオープン時間が1日6時間30分しかございません。朝8時半から16時半という時間内に我々は作業をすることになります。途中11時半から13時の1時間半の休憩時間がありますので、実質6時間半の作業時間内に作業をするということになっております。そのために、16時半という締め切り時間がありますので、我々はコンテナターミナルにその時間までに、列に並ばない限りは当日のコンテナの上げ下ろしをしていただけないという実態です。こういった状況があるものですから、この中で我々は作業しなければいけないという、非常にゲートのオープン時間の制

限というものが、かなりの要因となっております。世界を見ますと24時間体制というのがあたりまえにあるところなんですけれども、東京港の場合は、日本全体そうなんですけれども、24時間体制にはなれていないということです。

次に、海上コンテナは長時間待機により過酷な労働状況となっております。実際に運転者離れ、運転者不足に影響しております、実態として人が減っているという状況になっております。ドライバーの待機している実態を若干ご説明しますと、待機中はトイレ等も行けないという状況でございます。最低でも1時間から2時間の待機は発生するのですが、こういった港に並ぶトレーラーはトイレ等の設備もないものですから、基本的にはその時間、トイレを我慢しているという状況です。

こういう労働環境を含め、非常にトラックドライバーの環境が悪化しているという実態がございます。我々は13時間の労働時間を遵守すべく運行を行っているところではございますけれども、この、長時間待機があるため、作業効率が非常に落ちています。これに関しまして採算があわないということから事業者の収支を圧迫して、特にドライバーについては低賃金になっているという実態がございます。こういったことから海上コンテナのドライバーは魅力のない職種となっております、特に若年層が集まらないという実態が発生しております。昨年、関東トラック協会、我々の上部団体なんですけれども、こちらで年代別の実態調査を行っております、昨年の2015年の3月現在で平均年齢は46.8歳になっております。40台が44%、50台が26%、あわせて、全体の7割を40台、50台の運転者が占めております。20台、30台はあわせましても18%という実態が、今の海上コンテナの年齢層になっております。これは関東地区の207社、3128名から集めました結果になりますけれども、このように非常に高齢化が進んでおりまして、単純にシミュレートしてみますと、このまま人口が増えなければ10年後には59.9歳になるという状況がありまして、非常に今後の海上コンテナの状況を我々、危惧しているところでございます。

最後になりますけれども、海上コンテナ輸送事業者は、荷主様から輸出入作業のオーダーを受注し、海上コンテナ輸送を行っておりますけれども、荷主様から依頼される海上コンテナの発着時間により東京港での海上コンテナの搬出作業を行う必要があり、特に朝一番の指定ですとか午前中の指定という時間をいただくことになるのですが、この辺が、ぜひ、午後を含めたフレキシブルな時間設定をいただくようになれば、こういった港のほうの非常に厳しい環境のなかではありますけれども、我々にとって非常に効率的な運行ができるということをぜひご理解いただければと考えています。

全体を通しまして東京港で作業する海上コンテナ輸送事業者は港での長時間待機という特殊事情から13時間の拘束時間をまもるためには、我々の自助努力では改善ができない特殊な事情があるということをぜひご理解いただきたいと考えております。私の方からは以上です。

8. 資料1及び2についての意見交換

(関東運輸局 山本自動車交通部部長)

さきほど、オブザーバーの種田様からご説明のありました東京港のコンテナターミナルのトラックの長時間待機、ご説明では5時間も6時間も持つことがある、非常にドライバーにとって過酷な状況が生まれているということでございます。これは東京都のトラック事業者が置かれている一つの特色ではないかなというふうにも考えております。この問題について、視野を広く持てば、東京都の港湾施設のレイアウトをどうするのか、港湾、荷役のやり方をどういうふうに直していうのか、という課題に繋がりますが、荷主サイドの、皆様のご協力というのもこういった事態の解消に貢献できるのではないかなと思っております。さきほど種田様からも触れられましたが、着荷主の皆様の側で、そんなに急いでいない荷物については到着日時の指定を少し緩和していただだけでも、トラック事業者、自分の持っているトラックの取り回しの工夫の余地が生まれます。その余地の中で個々のドライバーの労働時間を短くすることが出来ますし、トラックの効率的な配置にも工夫の余地が生まれます。そういった中で、ひいてはトラック不足の解消にも繋がって結果的には荷主の皆様のメリットにも繋がっていくものと考えております。種田様からお話のありました到着日時、指定の緩和も含めて、荷主サイドの皆様のご理解をいただいてこの東京港の長時間待機の状況がなるべく緩和の方向に向かうよう行政としても荷主サイドの皆様のご理解をお願いしたいと考えています。

(傳田委員)

全体のことでひとつ伺いたいのですが、この資料2の9ページのところですけども、一番上に一ヶ月の拘束時間235.3時間、これは事業者調査になっていて、下の方に総労働時間の関係、トータルで見たときに拘束時間と事実上の労働時間ですね。実は、昨日、労働弁護団の方々と手待ち時間と待機時間中における訴訟が増えている件について、一緒になって少し議論したものですから、その辺の関係で今日は基準部の部長も課長もおいでになるので、手待ち時間が労働時間ですよ、とはっきりうたわれている訳ですから、ここはしっかり手当を出さないよ、という話なんです。実態とですね、待機時間における考え方、これは全て労働時間というカウントにはならないと思うんですよ、いろいろ有ると思うんですが、その辺の管理がしっかり出来ていなくて訴訟が起きているというのが昨日のテーマだったんです。ここをきちんとすることが逆に言うと事情がわかってそういうものを無くしていこうということにも繋がりますから、我々とする少し、今までのご指導といたしますか基準、事例が今までどんなふうになっていたのかというのを伺いたい。

(東京労働局 樋口監督課長)

自動車運転者の労働時間の関係ですけれども概要を参考のペーパーで労働時間の改善基準告示の話と今の傳田委員のお話にもありましたが、拘束時間、293時間以内に収まってはいるわけですけれども、一般的に拘束時間、いわゆる手待ちもあれば休憩時間も入っているわけでございまして、全てが労働の時間にならないということがあるというのはご理解いただいていると思っております。

こういった中で、私ども、労働基準監督署においても自動車運転者を使っている事業所さん

に指導等を通じて改善基準の内容も含めて、しっかり話をしている中で、いろいろと問題点のあるところについては内容をご指摘申し上げて、改善に向けた指導をやっているわけでございます。手元にある数字としては、先般3月10日発表したものがあるのですが、労働時間の関係も含めて監督指導の中で違反としては85.9といった数字はあるわけでございますが、その中でも労働時間の関係については、総拘束時間を超えるものが認められるものもありますし、一定の違反があるわけでございまして、そこについてはしっかりと指導はしてきているわけでございます。

具体的な数字を申し上げれば、改善基準告示違反の中では、違反率というのは54.8%、その中でも総拘束時間38%というような数字がありまして、これについても指導申し上げて改善に向けた指導をやっていくというところでございます。

(東京労働局 岩瀬労働基準部長)

補足をさせていただきますと、添付資料の43ページのところをご覧いただきたいのですが、ここに、左側には休憩時間、右側には手待ち時間というのがありますが、もうここにお集まりの皆様にはご存じだと思いますが、今、監督サイドのお話は監督課長のほうからさせていただきましたが、労務管理をする中で、休憩時間として労働者の権利として労働から離れることが保証されている時間、要は自由利用がしっかりできる時間ということでございますので、労務管理の中でそういったことは確実に保証されているような運行管理、運行計画を作っていたと、いう場合には休憩時間として取り扱えると。

そこがなかなか難しいのが実態だと思います。そうすると手待ち時間のほうで荷主の都合であるとか、私どももそういったところはよくお話を聞きながら、可能な限り具体的に運行計画を作っていたら、自由利用できる休憩時間として確保できれば、とご指導させていただいているところでございます。

(傳田委員)

労働から完全に離れたときが休憩時間になると思うのですが、その辺の関係で、ずっと車の中にいるという行為だとか、待っている時間もそれに当たるのか当たらないのかとか、そういったいろんなことについて統一してきちんとみんな守られているかというところは私にはそうではないと思っています。それと手待ち時間も労働時間として全部カウントされているかというところ、我々が労働相談を受けている中ではそうならない実態がありますので、ことある毎にそういったことについて、こういった会議でも議題にさせていただいて、それが的確に把握されるようにならないとこういう議論も無駄になりますから、ケアする意味で、こういったことがあります、と、言っていたら、という思いがあるものですから、あえて申し上げました。実態とすればほとんどの事業者の方が知っていらっしゃるということなんです、それをしっかりしながら時間も縮める、だからこそ労働時間も工夫しようという話になるのかな、と。また、そういうふうにご指導されているということも改めてこういう中で言っていたら、という思いで申し上げました。

9．資料説明

資料3の説明（関東運輸局）

省略

（高橋委員）

これにつきましては実施方法、
、
も含めて事務局のほうに一任という形で皆様よろしいでしょうか。

（委員 異議無し）

10．資料説明

資料4の説明（関東運輸局）

省略

11．資料3、4について意見交換

（米田委員）

パイロット事業の工程、これからワーキンググループを設置しながらというところですが、荷主さん、当然のことながら民間の荷主さんだとか公共事業だとかモード別の内容を含めて幅広くパイロット事業の検証をさせていただきたいなと思っております。また、そこで働く人の労働条件も相対的な拘束時間も含めてですが、小型、中型、大型含めてこういった事業において、こういったことをやることによって労働条件はこうである、労働時間に対するようなものを出していただければ、言われているようにドライバー不足が顕著になってきますし、そこで働く、参入していただける従業員、ドライバーの皆さんにも明るい未来、明るい材料が見いだせるような事業をお願いしたいと思っております。

（天野委員）

私どもトラック事業者も、今日三人伺っておりますけれども、三人とも実運送でございます。いわゆる運送、トラックで運ぶ専業でございます。たとえばトラック業界としては、東京の平均保有台数が21台なんです。このアンケートの調査の結果を見てもやはりドライバー不足ということが、だいたい1割から2割多いところで2割ドライバーが不足しているという結果が出ているわけでございます。そして、アンケートの平均保有台数が39.9台ということで、実態とは多少、離れていると思うのでございます。

いろいろと我々の立場、そして荷主さんの立場というのを考えますと、輸送業務の発注時間を早めにしていただきたいと思いますというのです。当日の発注と3、4日前からの発注とでは、時は金なりという言葉もありますとおり、時間を早めに発注していただいた方が、我々としては予備

ドライバーを置かなくても済むいろいろなメリットが大変多くあります。そういったことから労働環境、取引環境の改善にはすごくプラスになると感じております。

東京の場合は78%が総重量8トン以下なんです。また、54%が2トン積載車で、これは全国と比較しても非常に高い割合なのですが、なぜならば東京は道路が狭く、駐車場がないためでして、車両の大型化による労働時間短縮だとか輸送効率の向上が望めないことになっているのはご承知のとおりでございます。そのためにも労働時間短縮ということ考えた場合に、どうしてもトラックの台数を増やすのが肝心なのかなと、もちろんパイロット事業でいろいろとやっていただいて、その効果もあると思います。と、同時にトラックの台数を増やさないと労働時間短縮にならないね、ということにもなっていくわけございまして、そうなりますと、今度はドライバーを集めなければならない、そうした場合にはもう既に1割から2割不足している、そして全産業の月収と比較しても約10万円、平均賃金が低いわけです、それにあわせないと人が来ないということになります。その結果、人を集めるにはそれだけの給料を上げなければならない、そうすると、稼がないとならない。ところが、最低保有台数が5台になったことから小規模事業者が増えた。その結果、運賃が下がった。このような悪循環の結果が今日を招いたと思うのであります。よって拘束力のある認可運賃といった制度を作っていただくのが一番近道ではないかと思っております。合理化など努力をするのも大事ですけれども、その辺を一つよろしくお願ひしたいなと、いうところでございます。

(池田委員)

弊社は小売業ですので、先ほどのお話ですと、商品をサプライさんが仕入れてくるところがそれに当たるのかな、と考えております。以前は、商品の在庫が無くなったら注文する形でしたので、今お話のあったようなことも少なからずあったかなと、今は情報システムを整備しまして、いつぐらいに商品が無くなるかという需要予測をしておりますので、そういう意味で計画発注というのができるようになっております。小売業からみるとある程度、いつぐらいに注文しますよという情報はサプライさんに出せるようになってきているなどは思っています。ただ、実際、サプライさんから商品が我々に納められるときに、全てが我々が出している計画どおりに準備されていないということもあるので、100%それで改善はしないだろうなというのはありますけれども、小売業側としてはそういうような取組、計画発注、そういったものをしていくのはひとつ改善に繋がるのかなと考えています。

(綾部委員)

皆さん荷主の、というところを強調されているんですけども、一方で納品先、私どもからするとお客様ですね、そこでの待機ですとか手待ちですとか、言ってもなかなか伝わらない、あるいは対応してもらえないというケースもありまして、果たしてこの場だけで、この議論でうまくいくのか、パイロットやったからといってうまくいくのかというのが不安にも思っております。

また、絵で示されているのですが、荷主、それから着荷主といいますが納品先ですね、それ

から運送会社さん、運送業者さん、という絵があるのですが、実際にこの物流と商売をするにあたっての商流で別の会社さんが入ってきたりしますので、情報がやっぱりこじれるといいますが、言った言わないですとか、そういった指定はしていなかったよ、ですとかそういったこともあると、ありうるということは認識されておいた方がいいと思いますので、もちろん承知されているとは思いますが、個々だけが当事者ではないということは認識いただければと思います。

(千原委員)

いろいろ荷主さんのほうからご意見があったのですが、小規模事業者となってきますとどうしても中間であるひとつの部署が入ってくると。要するに、下請け、二次請け、悪いところだと三次請けまで入ってくると。そこら辺の内容も、連絡方法も問題であろうと思うのですが、それをひとつ絡めてもらいたいというのがひとつ。

それから手待ち時間と待機時間、この問題につきましてはそれだけではなくて、積込みの時間と荷下ろしの時間これもよく調べていただきたいと、というのは商品によって内容によって、おろし時間と積込み時間変わりますので、30分くらいはすぐ変わってしまいます。それがひとつ。

それからもうひとつ、時間を短縮するのであれば、車両メーカーさん、これはできるかできないかは別にしまして、車両メーカーさんの意見を取り入れていただければ、非常におろしやすい車両を作っていただくとか、また、積みやすい車両を作っていただけたらとか、体力にに応じて車両を作っていただけたらとか、そういうこともございますので、できればメーカーさんも含めました中で検討していただければ、非常にコストも変わってくるんじゃないかなと、いう風に思いますのと、運転手が好むような車両をやっぱり作っていただきたい。

それからもうひとつ、先ほど天野さんからもお話があったのですが、やはり認可運賃、どうしてもトラック業界というのは認可運賃がないというのが今の現状で、ほかのところ、タクシーにしたってバスにしたってちょっと出来てきている。なんで、トラック業界だけないんだというのもひとつあるんです。これはひとつの不満として申し上げておきたいと思うんです。やはりその辺につきましても考慮していただきながら今言ったメーカーさんの問題、下請けの問題、一次、二次、それから積込み時間、積おろし時間、これも加味した中で検証していただきたいと、パイロット事業をしていただきたいということだろうと思います。

それから最後、これはもう一度申し上げたいと思うんですけれども、どうしても荷主さんだけの問題ではない、運送会社の問題も決してあると思います。先ほどから言われていますとおりで、その中でやはり問題なのは、車両の整備がひとつちゃんとしていないと、この部分についても問題が生じるんじゃないかというところもございますので、その点についてはトラック協会としてもよく考えていかなきゃいけない問題なのかなというふうに思っておりますので、よろしく願いいたします。

(山内委員)

私ども協会会員は主に特積み事業者ですが、規模も大手、中堅、中小と、業態も特積みのみならず、貸切、通運、海運、ロジスティクス等と広範囲に渡っています。特にこれからやられるパイロット事業の中では元請、下請けの立場及び荷主的な立場となる構造を持つ事業者も多くあります。

先ほどお話しの発荷主、着荷主という形で改善の為のパイロット事業を行うにあたって、IT化やパレット化、コンテナ活用等のハードの活用に対する助成について、予算措置が可能なのでしょうか。

(関東運輸局貨物課 後藤専門官)

現在、まだ来年度の予算案についても国会で審議中でございますので、細かいところはまだ発表されていないところなんですけれども、基本的にパイロット事業を行う上で、先ほどの資料3の2枚目にもありましたようなコンサルなどを利用して調査を行うのですが、そういったところの役務的なものを考えております。あとは物が合致するかということがありますが、厚生労働省さんのほうでトラック運転手さんの労働条件の改善関係の制度がありますのでそういったところで合致するものがあれば、そちらのほうも是非活用していきたいと思っております。

以 上