

第2回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善大阪府地方協議会 議事概要

開催日：平成27年11月20日（金） 13：00～15：00

場所：國民會館 大ホール 國民會館住友生命ビル 12階

I. 開会

【近畿運輸局 天谷局長 開会挨拶】

- ・ トラック運送業界は日本の経済を支える重要な産業ですが、その役割をしっかりと果たしていくには、手待ち時間の解消や適正運賃の収受など解決すべき課題が山積しています。
- ・ そうした課題を解決していくためにも、トラック運送業界の現状を広く世の中に知って頂くことが必要。この協議会の取り組みを含め情報発信をしていきたいと思っております。
- ・ 9月にトラック運送事業者、トラックドライバーを対象とした実態を把握するための調査を実施しました。実態を知ることが課題を解決する第一歩と考えております。現在、結果の集計・分析をしているところであります、次の協議会では報告をさせていただきたいと思っております。
- ・ 本日は、トラック運送事業者から現状の説明や、荷主企業から取り組み事例の紹介をしていただきます。今後の議論に非常に参考になると思いますので、是非闇達な意見交換をいただけますようよろしくお願ひいたします。

II. 議題

1. 事務局より説明

※ 「① 第1回協議会の発言要旨について（資料1） ② トラック輸送における長時間労働の実態調査について（資料2） ③ サービス業の生産性向上協議会について（資料3） ④ 自動車運送事業者に対する監査・監督の結果について（資料4）」を事務局（近畿運輸局大阪運輸支局 湯川首席運輸企画専門官 及び 大阪労働局労働基準部監督課 前村課長）より説明。

- ・ 意見・質疑応答等はなし。

2. 物流の現状について

※ 「トラック運送事業者へのヒアリング内容（資料5）」を一般社団法人大阪府トラック協会（斎藤常務理事）より説明。

《一般社団法人大阪府 トラック協会 常任理事 古谷委員代理》より補足説明

- ・ 荷主様に関するというよりは別の観点でお話しさせて頂きます。
- ・ 通関に関する事なんですが、港・空港に関わらず、基本は荷主様から保税倉庫までで終わる、完結するのが私どもの仕事なんですが、最近では、通関業者のやり方だ

と思うんですが、車上で通関するということが非常に増えてきております。

- ・車上になりますから、待ち時間が、それこそ朝入って8時間、夕方の5時まで待つて、最近では10時間の手待ちも多くなってまいりました。
- ・車上で通関するということに問題がありまして、通関業者と税関員の間のやり取りの不備が主な原因となっていると聞きました。
- ・これはきちんと調べていかないとわからないんですが、手待ちが8時間の場合はまだ我慢出来ることで私どもは協力会社にお願いしているんですが、ここに至っては、10時間または10時間を超える手待ち時間が発生していることで、協力会社の方も我慢の限界であるということで、中々お仕事を受けてくれないということが起きております。
- ・もちろん割増運賃ということで、車上通関の場合は、荷主様からは頂いているのですが、もちろん全額という訳ではないので、こういったところをどうやって改善していくかを、私たちは考えていかなければならぬと思うんですが、いわゆる書類不備といった通関業者と税関との間によって待たされるというのは、生産性向上的にも非生産性であることは間違いない訳で、もちろん手待ち時間だけでなく、暑い夏に長時間クーラーもなしに車の中で待つとけなんて考えられないので、そういう訳でも環境問題にも悪い、生産性にも悪い。
- ・ここで私たちが保税倉庫に入れれば、その間にも、もう1回仕事が出来る。そうすれば乗務員の給料も上がるということになるんですが、今のところ車上で通関するというのが増えてきている実態であります。
- ・補足説明になるかわかりませんが、この協議会におかれでは、取引環境と労働時間の2点に絞られて協議をされているということで、我々運送業界としてはまたとないチャンスと捉えて、ここにおられる皆様と改善の一歩を踏み出せればと思っておりますので、今後ともよろしくお願ひいたします。

《一般社団法人大阪府トラック協会 副会長 川端委員》

- ・私どもも通関業をやっておりまして、車上で通関するということはショットチュウやっております。一行程抜くということですから、当然荷主さんは倉庫に入れて出すということが抜ける訳ですから、そうされるでしょうし、そういう場合は当然私どももあります。
- ・ただ、書類の不備というものは通関業者というのはあまり無いんですけどね。これは荷主さんのいわゆる情報が悪いんじゃないかと思われます。ただ税関の方が非常に忙しい、大変待たれる、これがずいぶんあるんですね。
- ・これは荷主さんだけでなく、税関の方も問題があるということがありますので補足させて頂きます。

《ダイキン工業株式会社 物流本部業務部長 武田委員》

※ 「ダイキン工業株式会社における取組状況」をスライドにて説明。

《安部座長》

- ・ 時間指定が見直されて、細かい時間指定を止めると、かなり待ち時間の改善等につながってきている、ドライバーの拘束時間の改善につながるということでしょうか。

《武田委員》

- ・ 各ドライバーさんに聞いてみると、時間に拘束される、そのために早く出なければならぬといったことがある。実際には待つのも早く待っていたりすると、時間指定しているのになんで早く来るんやと、お客様から叱咤を受けたりします。
- ・ ただ、本当に時間指定が必要かどうかということをやってまいりましたので、このあたりはドライバーさんにとって負荷軽減になってきているのかなと思っております。

《安部座長》

- ・ 海外で事業展開を随分されていて、売り上げの半分が海外ということですが、海外の物流で苦労されている点はありますか。

《武田委員》

- ・ 海外でも同じくドライバー不足ということが特にアジア地域でおこっています。
- ・ 毎日車が取れないというのが実態でありまして、日本でも変わらないということが、インドネシアやマレーシアといったところでおこっています。

《全日本運輸産業労働組合大阪府連合会 執行委員長 山口委員》

- ・ 時間指定を少なくするという点に興味を持ちました。配達する側も、時間指定に拘束され、振り回されている部分があります。本当に時間指定が必要なお客様もいれば、伝票には時間指定をされているが、時間指定に無頓着なお客様も結構おられる。
- ・ 出荷されるところが勝手に希望を書いていたりする事例もある。「ニーズに素早く対応する」という企業イメージを植え付けてから、発荷主が午前中指定に勝手にしていました。お客様が本来希望しない時間指定も数多く見受けられる。
- ・ 宅配事業では、特にネット通販が増えており、そういう問題が多く発生しています。時間指定削減については我々もしっかりと調べていきたいと思っております。

《住友電気工業株式会社 物流管理部主席 高尾委員代理》

※ 「住友電気工業株式会社における取組状況」を口頭にて説明。

《サントリービジネスエキスパート株式会社 物流部部長 中委員》

※ 「サントリービジネスエキスパート株式会社における取組状況」をスライドにて説明。

《パナソニック株式会社 SCM センター企画部部長 松島委員》

※ 「パナソニック株式会社における取組状況」を口頭にて説明。

《安部座長》

- ・ サントリーさんが説明されたトラックを有効に、送りと迎えで活用するということで、マッチングは非常に難しいですね。マッチングが上手くいけば非常に優れた効率化だと思うんですが、こういう取り組みというのは大手と呼ばれているところは始められているのでしょうか。それとも始まったばかりのところなんでしょうか。

《中委員》

- ・ 総合配車システムそのものは、少し失念しましたが、昨年とか一昨年といったレベルではありません。

《安部座長》

- ・ かなり前、5年とか10年以上前でしょうか。

《中委員》

- ・ 10年以上前です。

《安部座長》

- ・ 大手のメーカーさんでは、どの社でもだいたい取り組まれているのでしょうか。

《中委員》

- ・ どうでしょうか。他社さんのことまでは。

《安部座長》

- ・ ダイキンさんのいくつかの倉庫を1つに統合して、そこで荷を集約して持っていくというやり方なんですが、いくつかの倉庫を集約する時は自家用トラックでやってらっしゃるのですか。多くの拠点で一気に運ぶ時だけ、営業用トラックにお願いされているのでしょうか。

《武田委員》

- ・ 自社トラックを弊社は持っておりませんので、全て協力会社にお願いさせてもらっています。
- ・ 幹線と、中の巡回と倉庫間近距離を積み合わせするといった集約することは別々の社でやらせてもらっています。

《安部座長》

- ・ 倉庫協会やロジ協会の委員の方がご出席ですが、何かご質問やご意見はないでしょうか。
- ・ トラック協会は運送事業者として何かご質問やご意見はないでしょうか。
- ・ 役所関係は何かご質問はないでしょうか。
- ・ 特にご意見がないようです。本日は、大変貴重なお話を聞かせて頂いて、荷主さんは荷主さんでご努力をされているということがよくわかりました。

- ・ 一つの情報共有が出来たのではないかと思います。
- ・ 事務局の方で追って何かご発言はないでしょうか。

3. その他

※ 「荷主関係団体への要請文（参考資料1）」「トラックドライバーの長時間労働時間の改善に向けた取組事例（参考資料2）」について事務局（大阪労働局労働基準部監督課 前村課長より説明。

《安部座長》

- ・ ご承知とは思いますが、1960年代に交通事故が深刻な状況となり、「交通戦争」という言葉も作られてピーク時は1万6千人くらいの死者が発生していました。その後、特別な法律、交通安全対策基本法が作られて、関係者の努力で今4千数百人にまで、つまり4分の1くらいまでに交通事故の死者数を削減できた訳です。
- ・ 大変残念なのは、4千数百人のうち、1割弱がトラックで約4百人弱がトラックの事故で亡くなっています。さらに交通事故を減らしていくうえで、トラックの安全性の改善というのは待ったなしの課題です。
- ・ 交通事故の問題は労働時間ですか、労働条件とか、色々なところに関連しているので、この協議会の役割は大変大きいのではないかと思われます。
- ・ 今日は2回目の議論をして頂きました。荷主の方からの物流効率化のご努力の話を聞かせて頂きまして、大変勉強になりました。
- ・ 委員の皆様で本日の議論を聞いて頂いて何かご意見があればお願したいと思います。

《一般社団法人大阪府トラック協会 会長 坂本委員》

- ・ 荷主の皆様には、色々なところで物流の効率化にご苦心されていることが、改めてまざまざと理解をさせて頂きました。
- ・ 色々なところで出ているデータの説明をさせて頂きますと、毎月の勤労統計調査によりますと、我々トラック運送事業者は、長時間労働をしている建設業と比べてみてもさらに2割以上長く労働がされている。全産業平均と比べても3割以上長くトラック事業者は長時間労働の状況にあるということがあります。
- ・ 今問題となっております、厚生労働省さんで法律改正するポイントである時間外労働が月60時間超、どのように我々トラック事業者が統計的、推移的に悪いかと申しますと、一般の中・小企業の割合だと0.8パーセント、我々の事業の割合は13.4パーセントという、時間外労働が60時間超の実態があります。
- ・ 先般から言っておりますが、国民生活のインフラやということで、この実態を何とか改善していかなければいけないということが、各界各所からも出てまして、日本の色々なところにご事情がありますけど、協議会に色々な人が入って頂いて、改善するべく協議会というものを作つて頂いた

のは、貨物運送事業トラックだけであります。

- 非常に我々の産業が全国的に注目されているのでございまして、その中の第2回目の大阪会議でありました。全国でも第2回目をやりました。
- 最大の問題はもう一つありますところのデータによりますと、財務省のデータによりますと、営業利益いわゆる会計法による営業利益と称するところのデータによりますと、一般の製造業で直近平成25年度のデータで、4.1パーセントという営業利益率が出ている。我々のトラック運送業は、逆に赤字で、マイナス2.3パーセントという数値が出ております。
- もう一つは参考になりませんけど、諸外国との比較というのがありますと、トラックを見てみると、荷主様の売上高に対する物流のコストの比率が出ているが、日本ロジスティクスシステム協会という公益社団法人がありまして、アメリカですと、8.4パーセント、我が国では4.7パーセントでしかありません。色々な体系が違いますから、単に正しいということはないでしょうけど、アメリカよりかは物流コストをお掛けになる各荷主の皆様はアメリカの半分やと、そういうふうなデータが出ております。
- 一番問題は、荷主様もそれなりに合理的になっておいででしたが、ドライバーさんがある日突然に不足しますといった状況があり得るかもしれないし、今平均の年齢が50才近くになっている。時節柄、若い人たちの車に対する関心が非常に少ない、それに従って免許証を取ろうとする、ドライバーになってどうにか一生懸命生計を立てていこうという人は少なくなってきたている。
- あと何年か先に急にトラックドライバーが不足するということあり得ると言われております。
- 我々としては、何としても一つ適正な運賃料金を收受するような、出来るような仕組みをですね、この協議会の中で、これからまた延々と続きますけど、全国的に各県に出来てきますけど、適正な收受をさせて頂くような仕組みを作っていくことが最大の命題かなと考えております。
- 我々も人材を確保するために、我々の業界に常にいて頂くために、健全経営をさせて頂くために、どうか適正な運賃料金をお受け取りさせて頂くような仕組みを作るための議論が積極的に前向きにさせて頂くようにお願いさせて頂きます。

《安部座長》

- 坂本会長、今データ的におもしろい数値を言られたんですが、これ紙にまとめて頂いてこの場で配付して頂く訳にはいかないですか。

《坂本委員》

- 用意しましょう。

《安部座長》

- 今、色々な興味深い話を聞かせて頂いたので、ご準備頂いて次回にでも配付して頂

ければと。

《坂本委員》

- ・ わかりました。

《山口委員》

- ・ 荷主の皆様方の色々な発表を聞かせて頂きまして、ご努力に敬意を表したいと思います。
- ・ 今の発表は、主に発荷主の方からでしたが、課題解決には着荷主さんも含めてこの問題に取り組まなければならないと考えております。
- ・ 坂本会長からまったく同感のご意見を頂きまして感激しております。適正運賃の話がありましたけど、私どもといたしましても、適正運賃があって適正な賃金がある。そして人材が育つと思っていますので、その部分を強く訴えたいと思っております。
- ・ 10月に加古川の方で運送会社の社長さんが逮捕されたという新聞記事がありました。仮眠のために高速道路本線上に停まっていた運転手さんが検挙され、そこから過労運転強要ということで、雇用主の社長さんが逮捕された。非常に今のトラック業界の実態を表しているニュースだと思います。その業者さんもめちゃくちゃな業者さんではありますけど、そういう環境になっているということも一つの事実でございます。
- ・ 事業者は適正な運賃をもらえないで、数をこなさなければ利益が出ない。運転手さんも賃金が低いから、過労になってでも走らなければそれなりの水準の賃金がもらえないといった状況の中で、そういう事件が発生したと考えられます。
- ・ 運輸労連としても、トラックドライバーに対して1年に1回、アンケート調査を行っています。サービスエリアやトラックターミナル等で運転手さんに対し、毎年5月にアンケート調査をやっていまして、ここにあるのは今年5月に実施したアンケート調査です。協力して頂いた運転手さん7,770名です。その中でも先ほど残業時間等の話がありましたけど、4月の残業時間は何時間でしたかと言う問い合わせで、近畿では60時間を超えて残業をやりましたと答えた人が21パーセントいます。これとは別に20パーセントの人が自分の残業時間がわからないといった人がいます。そういうった賃金体系の中で、労務管理そのものが出来ていない状態があります。
- ・ 賃金部分につきましても、10年前には一般的な平均年収500万円から600万円の年収があったという人は22.8パーセントありましたが、今年の調査では11.3パーセントと半減しています。そしてそれ以下の人たちが増えているという状況です。
- ・ 先ほど安全の話もありましたけど、やっぱり事故の原因というのは、低運賃であり、低賃金であり、それに長時間労働という部分が大きく影響していると思います。

- ・ 低運賃の中で利益をだすために、一番簡単な安全面のコストカットを行う業者が増え、非常に大きな問題になっています。やはり最終的には適正運賃、適正な賃金水準というものを求めていかなければならないと考えておりますので、これからも皆様のお知恵をお借りしたいと思います。

※ 議題を全て終了

【事務局より】

- ・ 次回（第3回）は、平成28年2月から3月頃開催予定。

【14：45 閉会】