

## 第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善愛媛県地方協議会 議 事 録

### 1. 日時

平成27年12月16日（水）13:00～15:30

### 2. 場所

愛媛県トラック協会 2階会議室

### 3. 出席者

東瀨	則之	松山大学 経営学部教授
塩崎	桂（御欠席）	愛媛県商工会連合会 事務局長
木戸	栄次	住友化学株式会社愛媛工場 業務部（物流）兼物流部統括チームリーダー
竹村	靖	全国農業協同組合連合会 愛媛県本部 県副本部長
添田	裕丈	ダイオーロジスティクス株式会社 取締役
一宮	貢三（御欠席）	一般社団法人愛媛県トラック協会 会長
岡田	秀人	一般社団法人愛媛県トラック協会 専務理事
西川	武	有限会社西川運送 代表取締役会長
和田	祥孝	宇和島自動車運送株式会社 代表取締役社長
黒川	由紀也	株式会社あじふく 代表取締役社長
矢野	正樹	南流勢運輸株式会社 代表取締役社長
小山	真一	愛媛県交通運輸産業労働組合 議長
深井	寛	愛媛県交通運輸産業労働組合 副議長
天野	敬	厚生労働省愛媛労働局長
(代理)	神戸労働基準部長	
瀬部	充一	国土交通省四国運輸局長
一宮	軌善	国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局長

#### 4. 開会挨拶

開会の挨拶（事務局）

省略

（四国運輸局長挨拶）

四国運輸局長の瀬部でございます。

本日は委員の皆様におかれましては、年末の押し詰まった時期に会議を開かせていただきまして誠に恐縮でございます。

ご参集いただきましてありがとうございます。

また、トラック輸送に係ります長時間労働の実態調査についてご協力いただきまして誠にありがとうございました。

前回も申し上げましたが、トラック業界は日本の経済を支える重要な産業でございますけれども中小事業者が非常に多く、荷主に比べて立場が弱く、長い手待ち時間、適正運賃を貰う事が難しいなどの問題を抱えております。

営業用トラックが将来的にしっかりと機能しつづけるためには、このような課題を解決して、事業運営に必要なドライバーの労働条件を改善することが不可欠となっております。

これらをトラック運送事業者のみで改善、努力することはなかなか難しい状況でございますので、是非、ご協力をよろしくお願ひしたいと思います。

本日は実態調査の集計が本省で遅れておりました、結果の報告は次回とさせていただきますが、関連します告示の改正や人材確保の可能性の説明、現場の視察等を行うこととしておりますので、是非、委員の皆様方の活発な意見交換をしていただきまして愛媛県におけます改善策についてご検討いただければと思いますのでよろしくお願ひ申しあげます。

（東瀨座長）

それでは議事に入らせていただきますが、その前に本日の議事の進め方につきまして次のとおりとさせていただきますので、あらかじめご留意願ひします。

議題1についてトラック協会よりご説明をお願いいたします。

議題2の改善基準告示通達の改正について愛媛労働局からご説明をいただきます。

その後、各委員から議題1、2につきましてご意見をお願いいたします。

議題3につきましては、愛媛運輸支局よりご説明を行い、その後、意見交換を行いたいと思います。

それでは議事に入らせていただきます。

まず、議題1「トラック輸送における長時間労働の実態調査」について、トラック協会よりご説明をお願いいたします。

議題1：愛媛県トラック協会説明

省略

(東淵座長)

ありがとうございました。

それでは議題2「改善基準告示通達の改正」に移ります。

愛媛労働局よりご説明をお願いします。

議題2：愛媛労働局説明

省略

(東淵座長)

ありがとうございました。

只今、ご説明をいただきました、議題1、2につきまして、ご意見等ご発言をお願いできればと思います。

議題1に関しましては、調査のご報告と現在、分析中との内容でしたが、これに対して何かご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

(黒川委員)

回収率は大体どれくらいになっているのでしょうか。

アンケートの送付、回収数は把握されているのでしょうか。

(事務局：板倉)

回収率は愛媛県トラック協会の理事の方35名に、各社3名ずつお願いしましたので、ほぼ100%となっております。

(東淵座長)

ありがとうございました。

その他、ご質問等ございましたらお願いいたします。

特にございませんようですので、議題2についてご意見等ご発言をいただければと思います。

(和田委員)

トラックにはデジタコが付いていますが、フェリー乗船場に着いてからの待ち時間が結構長いのです。

ドライバーは荷物を降ろした後は、フェリー乗船場で休もうとして2時間ぐらい待つ

場合もあります。

フェリー乗船時にデジタコはやや動きますが、数分の事ですので、少し考えていただきフェリー乗船場に到着した時間からを休憩時間にしていただければ事業者は大変助かります。

(事務局：中井)

ご意見ありがとうございます。

通達ですので全国共通のものとなっております。

そのようなご意見もあると本省の方にも伝えさせていただきます。

(和田委員)

以前に九州の方より聞いた話ですが、休憩時間を考えて現状の山陽自動車道を利用する車両を九州から八幡浜にフェリーで渡り、四国内を走って関東方面に行くルートを休憩が取れるのであればアピールしてもいいのではと言われておりましたし、四国でもアピールすべきじゃないかと思っておりますが、現状では本州四国間の3本の橋の料金が高すぎます。

3本の橋の料金を安くしていただければ、少しでもドライバーが休息出来るため、九州の方も四国を通るルートを検討するとの意見もあります。

(東淵座長)

ありがとうございました。

このようなご意見も本省の方にもお伝えいただければと思います。

(和田委員)

全国の会議等にも出席していますが、四国の要望は聞いて貰えていない状況であり要望とは実現可能なものと思っています。

橋の料金については、予算の心配もあるが引き下げていただければ、我々も助かるのですが。

(東淵座長)

ありがとうございました。

声は当事者が上げ続ける必要があります。

中央の方にも伝えていただければありがたいと思います。

(西川委員)

先ほどのフェリーの話は四国だけの話ではありませんが、乗船時間の30分前までに行かなければキャンセルとなる場合もあり、最低でも1時間以上前に港に到着して待ってい

ます。

労働局、運輸局の監査でデジタコを調べられ、少しでも動いていれば動いているじゃないかとなる。

場内であり道路ではないので、その部分を見ていただきたいと長距離の事業者さんは皆さん思っておられる。

少しでもデジタコ上で動いておれば、そこで休息時間が切れてしまう。

現状を踏まえて検討をいただければと思います。

(和田委員)

私の自家用車にはデジタコ、ドラレコ一体型の機種を装着しています。

どこで何をしているかがすべてわかり怖い面もあります。

精度が高く、先ほどのフェリーの待ち時間も確認していただければ一目瞭然の機器もあります。

(瀬部運輸局長)

制度は、ようやく直したばかりです。

待ち時間につきましては、国交省の方も十分に実態をお伺いしておりますので、厚生労働省と今後どのようにしていくかになります。

現時点では2時間分が改善されたという事で、改正が実施されたという事でよろしくお願いたします。

3本の橋につきましては、値段の変更も多くトラック事業者、フェリー事業者の方に迷惑をかけておりますが、全体的に落ち着くことが大切です。

割引制度の話は、ご存じかと思いますが全国的に引き続き話をしておりますので、その中で対応する方向となっております。

本四の橋の建設費が膨大であったこと、車両の通行量の伸び悩み等のからみもありますが、四国の物流について橋は問題で、どのようにすればよいか本省にも話を上げております。

その点については十分に認識しておりますので、引き続きよろしくお願いたします。

(東淵座長)

今の件につきまして、組合団体側からどういう風なご意見があるか、お伺いできればありがたいのですが。

(小山委員)

先ほどから言われておりますが、愛媛県では東予港しかありません。

シフトは組み替えているので、先程、来言われている3本の橋の高速の料金は経営陣も

組合も同じですが、なぜ有料道路を通るかは労働時間の短縮なんです。

その部分を考えていただかないと労働時間の短縮につながりません。

全国的にも高速道路の時間調査を行います。四国という土地柄、橋はあるけれども自然環境の弱さ、雨が強い、風が強いとなると橋が機能しません。

そこでも労働時間が発生します。

そういった面も含めてご尽力をいただければと思います。

(深井委員)

先ほど経営者側からの当然に止まっておりますので休憩時間、その後、拘束時間に影響しますとの話がありました。

私ども労働者（ドライバー）の立場からでは、2～3時間の場合であれば足を上げて休憩することもできますが、到着して受付をする場合もありますし、本当に休憩できているかという側面も少し俎上に上げていただきたいと思います。とっております。

フェリーの時間が2時間無くなりまして、そこが休憩時間に切り替わったことは、見方を変えてみると愛媛から関東方面に上がる場合、お客様の着時間の問題もあろうかと思いますが、そこは神戸、南港から上がるのは大幅な時間の短縮が休憩時間として捉えることができれば大きなメリットとして捉えているし、本人の立場からもハンドルを握らなくてよいのは良い事とっておりますので、うまく拘束から着荷主様のご理解をいただくなかで猶予を持っていただくといったことで、それが使えるのであれば身体的に非常に楽になるのではと思います。

(東淵座長)

貴重なご意見をいただきありがとうございます。

その他、それ以外に議題2に関しましてございませぬでしょうか。

つづきまして、議題3「その他」につづきまして愛媛運輸支局よりお願いします。

議題3：愛媛運輸支局説明

省略

(東淵座長)

ありがとうございます。

議題の説明も一通り終わりましたので、各委員の皆様、すべての議題につづきましてご意見等ございましたらお願いできればと想います。

(木戸委員)

特に内容について申し上げる事はないのですが、興味を持った関係での質問です。

先ほどから休憩時間の話がありましたが、労働局さんが言われるところの勤務時間の取り扱いと経営者の方がおっしゃっている勤務時間は同じものでしょうか。

ドライバーさんの給与に反映される勤務時間は必ずしも同一のものではないとかの疑問を持ちました。

(和田委員)

当社では定期便に関しては、定期のダイヤの設定があります。

ただし、実働で動いた分に対してはきちんと図って計算し、どちらが高いかを判断し給与の支払いをおこなっています。

実働で働いている部分については、入社から最終退社までは賃金としてドライバーにすべて支払っています。

定期便に関しては、一般道50km、高速80kmで設定しており、入社、退社をきちんとしてくればあまり狂いはありません。

また、年間の労働時間は守らなければならないと思っています。

荷物の少ない時期もあるので年間をしっかり管理すれば、月もしっかり管理出来ると思っています。

月によってずれる場合もありますが、監査等では年間でトータル的に見ていただければとは思っています。

(東淵座長)

ご意見ありがとうございました。

添田委員からご意見等ございませんでしょうか。

(添田委員)

フェリーの時間の考え方は、毎日の積み重ねの部分もありますので非常に大きいとは思っています。

テーマに関しましてはお客様の庭先での待ち時間、時間指定の手前での調整での待ち時間が発生します。

荷主サイドとしましても、お客様にご理解をいただきながら改善できるのかを販売部門を巻き込んで話をしていく必要があるのかと感じています。

(東淵座長)

ありがとうございます。

他に、ご発言等ございませんでしょうか。

(矢野委員)

フェリーの対応ですが、当社は松山～小倉フェリーを利用していますが、夜の10時発で7時頃には乗船場に到着しています。

空いているのであれば、フェリーのドライバー室に入れてもらえないかを相談したり、運転席後部のベッドで寝ておくので代行運転でお願いしたい等のお願いもしましたが、サービス上行っていないとの事でした。

今後、このような事も考えていく余地もあるのではと思います。

次に、生産性向上についてですが、半年ぐらい前にテレビを見ていると北海道で大型トラックが民家に突っ込んだとのニュースがありました。

見ると自家用車の2トン車です。

報道については営業用、自家用とか車両の大きさもしっかり報道をしてもらいたいし、事件が起こればトラックドライバーの名前で報道され、なぜか会社員とは出ません。

しいては業界のイメージが悪くなり、こういう所も生産性向上につながっていきます。マスコミには業界の事もわかっていただきたい。

(東淵座長)

この声も上げていかなければならないと思います。

ありがとうございました。

(西川委員)

車両にはトレーラ、大型、中型、小型等の分類があり、規制緩和により大型車は最大積載量が25トンに引き上げられました。

中型車といわれる4トン車は従前のままで、最大積載量が8トンのままです。

昨今は、ほとんどがウィング車になっており幌型の車両はありません。

4トン車は架装重量やボデーの大型化に伴い、冷凍車では3トンを切る状況です。

4トン車の需要も結構あります。

食品の関係では冷凍機を積んでいます。

全国的な問題にはなりますが、緩和されればと思っています。

(瀬部運輸局長)

車両の基準は古い規則で作られています。

この30年ほどでトラックは進化した状況ですが、警察との関係もあり完全に反映されているかといえば、全体的には実現ができていない部分も結構あります。

別の地区での協議会でも話があったと思いますので、そういう事も含めて本省の方にも上げていきたいと思っています。

(黒川委員)

中型車のナンバープレートの大きさが大型車と同じサイズです。

それにより高速道路の料金も決まってきます。

万が一可能であれば、普通車のサイズに変更できるのであれば割引も4トンの車両で受ける事が可能ですし、物量もそれだけ多くなるのでトラックの台数を減らす事も可能となります。

(東淵座長)

貴重なご意見、問題提起をしていただきありがとうございます。

こちらにつきましては、国交省の方を含めて検討していただけるものと思っております。

(岡田委員)

各委員さんのお話を聞いておまして、運輸行政だけではなく道路や高速道路も様々な行政が絡んでおり、それぞれに区分けが違っております。

許可をもらったけれど道路を走れないなどの行政同士のアンバランスがあると思います。

どこの行政も同じであるで一線を決めていただければ、それに合わせて行けると思うのですが、お客様にはなかなか分かって貰えない部分があります。

トラックの業界は中小零細が多いもので、物流に関する合理化が出来にくい状況があり、今回の協議会ではせつかくですので、荷主さんの方から問題提起をしていただければ業界側も何とかしたいと考える事も出来ると思いますので是非お願いできればと思います。

2点目ですが、昨年の年度末に労働局、運輸支局、愛媛県トラック協会の3者で県内の約2000社の荷主様に対して、過労運転防止のため、今回の主題である労働時間の改善に少しでも取り組む事や、この業界は労働災害が多く、特に荷主様の庭先での事故の方が多いう事をお願いをさせていただきました。

今年度もこのような協議会ができておりますので、ご了承いただけるようであれば協議会名で今年度末までに、この協議会ではこのような活動をし、このようにしたいという所を広報させていただければありがたいと思っております。

運送業界は業界紙を含め注目して見てもらえるのですが、荷主様にはお示しする機会もありませんので是非、こういう所で広報をさせていただければと思っております。

今回の協議会までには出す予定ですが、間に合わないというようであれば、座長、事務局にお任せしまして実施していただくという事でご了解をいただければ有り難いと提案させていただきます。

(東淵座長)

ありがとうございます。

荷主企業様側としまして、今のご提案につきましての方向性についてはいかがでしょうか

か。

(木戸委員)

私は特に異存はありません。

(竹村委員)

良いと思います。

(東淵座長)

この協議会でなされている事、何を狙っているか、どの様な事をおこなっているかを荷主様にも伝えていきたいとのご提案がありました。

こちらにつきまして、特にご異議がおありになる方はいらっしゃいますでしょうか。

特にございませぬようでしたら、方向性としましては、この方向で行くという事でよろしく願ひいたします。

また、細かな点は事務局で調整して進めていくという形にさせていただきたいと思ひます。

ありがとうございました。

(東淵座長)

この後、視察も予定されております愛媛県の特産品である、みかんの配送方法、手待ち時間等についてトラック運送事業者様よりご意見を伺えますでしょうか。

(和田委員)

みかんの配車に関しましては、従来の個数は10キロ換算で1300個までは可能との取り決めがありましたが、みかんの配送が9月後半から始まりますので当然、冷凍機を回さないと運ぶ事ができません。

冷凍機が付いていると積載量が12トンぐらいとなり、従来の基準ではやはり過積載となりおかしいということで、現在は厳格に決められた個数で決められた個数を運んでいます。

現状でも手待ち時間はかなりありますが、出荷の段階でお客様に対して言える部分と言えない部分がありますが、言えない部分の方がかなりウェイトが高いと思ひます。

(東淵座長)

ありがとうございました。

以上で、本日予定をされていた議題は終了いたしました。

マイクを事務局にお返しいたします。

5. 閉会挨拶

閉会の挨拶（事務局）

省略

現地視察：株式会社えひめ飲料（松山市安城寺町240番地1）

以上