

第12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 概 要

1. 日時

令和4年3月22日（火）10:00～11:30

2. 場所

愛媛県トラック総合サービスセンター 会議室

3. 議事次第

- (1) 事業者ヒアリングについて
- (2) 荷主宛文書について
- (3) その他

5. 議事概要=====

- 四国運輸局、愛媛労働局より挨拶

(1) 事業者ヒアリングについて

- 事務局（愛媛運輸支局・愛媛県トラック協会）より資料1「紙・パルプについての事業者ヒアリング」の説明
- 議題1について各委員からのご意見
ご発言については委員毎に■としてまとめております。

【愛媛運輸支局：井手委員】

■・ヒアリングの際に同席したが、パレット化等を含めて各事業者としては真剣に荷主と取り組んでいる印象。一方で、中小の事業者・荷主に対してはハードルが高い部分もある。

パレット化が大事ということは共通の認識としてあるが、現実にはできていない。資力が弱い中小荷主事業者は団体として、集団での取り組みができないかなど我々としても力添えをしていきたい。

・荷役については、手積みの方が物流効率的には良いが、ドライバーには負担が大きい。また、高いところの荷物の積み下ろし作業は危険が生じる。

荷役と運賃の部分は料金をわけてもらうのが理想だが、商取引の流れの中で難しいことはきいているので今後の改善が必要。

■・数十年前からの繰り返し言われている問題。

パレット化は必要だと思っているが、業界として統一のパレットで取り組んでいるのはビールくらいであり、紙はサイズもまちまちなので難しいのが現状ではないか。

・今の若い人は、手荷役が多い会社は希望しない。

事業者としても人の確保や運賃の面でも問題意識はもっている。積載率の低下や運賃の負担料などの難しい問題もあるが、物が売れても運べない時代がくると危機感をもっている。

■ ・物を作ってくれる人がいて、買ってくれる人がいるが、物が届かないという時代がすぐそばまで来ている。

・拘束時間の問題については、我々は自費で高速を利用することで安全と時間を買って輸送しているが、積み込みと下ろしに時間がかかるのは運送事業者側としてはどうしようもない。

朝に出てバラ積みを行い、帰ってくるのが1時、2時。その後、休憩を挟んで高速を走らせたとしても分割休憩となってしまうのは自分たちではどうしようもない。

・荷主側で努力をしてもらっているのはとても感じている。ただ、それに対しての規制もあるので更に改善を求めていく必要があるのが現状。

■ ・中小企業であれば、なかなか荷主に対して時間や燃料高騰にかかるサーチャージを言いにくいところがある。荷主に対してもっと言う必要がある。

■ ・2024年に向けて厳しい労働条件をクリアしていくには、乗務員も車も増やさないと荷物が運べなくなるわけだが、現実問題としては難しいと思う。人が集まらない。

労働時間を守ろうとすると運行回数が減ってしまい、今の労働環境では賃金が減ってしまう。

賃金の水準を維持しようとする、最終的には荷主に運賃を上げてもらうしかない。

運賃にお金を払ってもらえないと末端から物流が崩壊していく。一方で、運賃を上げないと物流が崩壊していくということを理解している荷主は少ない。

我々だけの働きかけではどうしようもないので、この点については国からも指導をしてもらいたい。

・零細企業からやめていかざるを得ない。一度崩壊した物流は戻らない。

■ ・パレット化は取引環境・労働時間の改善の内、労働時間の改善につながるものと考えている。

今後若手を入れていくには労働時間を短くすることや手荷役が敬遠されているという現状があるので改善するとともに法律への対応も必要。運賃等の取引環境改善に紐づけしなければ、単にパレット化しただけになってしまう。

・資料1「紙・パルプについての事業者ヒアリング」内の要望部分が事業者の本音だと思う。いわゆる道路行政の関係にはなるが、これを改善してもらわないと対応は難しいだろう。

・燃料の高騰に対しても元売りに対しては25円の補助があり、タクシーのLPGや漁業については補助が出ている。一方で、トラックでは燃料高騰分を反映した運賃での契約を促すなどはしているが、事業者の自助努力に委ねられてところがあり厳しい状況。

・取引環境を改善しないと働く者への労働条件の向上や賃金に反映できないというのが正直なところ。取引環境の改善、賃金を上げることを求めているが、原資となるのはどこまでいっても事業者からの運賃でしかない。

パレット化と取引環境の改善をどのように紐づけていくかを考えていく必要があるのではないかと。逆に事業者より、パレット化することで楽になったのだから、運賃を下げることはできるのではないかと

言われてしまうことも考えられる。

- ・労働時間オーバーとして現場から聞こえる声としては、「荷主のところでの待機時間」。
- ・ 附帯作業については現場の運転手の方から荷主に「できない」ということは言えない。
国土交通省や労働局も含めて行政より強く働きかけてほしい。

- ・荷主と運送事業者の両方の立場において、荷物が運べなくなるということは十分認識している。
- ・ 柑橘は基本はバラ積み。積むのにも時間がかかることは理解している。
他県では選果場の改修によるT11パレットへの統一化の先行事例もあり、愛媛としてもこの1～2年をかけてT11パレットに統一できるように輸送試験を進めているところ。
選果場の改修にはパレタイザーの改造も含めて数億単位の費用がかかるため、しんどいところもあるが、運んでいただくには産地側も変わらなければならないという意識をもっている。
- ・ 市場での待ち時間については入った順番となるので、なるべく早く入ることができるように鋭意努力している。1選果場で大きいところであれば、ピーク時で10台強が出発する。なお、ピーク時は愛媛県から500t近い出荷があるため対応に苦慮しているところはあるが荷主の立場としても改善をしていきたい。

- ・事業者側として色々な改善をしているところ。
パレット化を進めており、その推進を実際に自分たちで行っている。また、各倉庫にも受付システムを導入しており、予約をして順番に出荷を行うなどの取り組みをしている。
- ・ 新たにセンターをつくり、運行の改善ができないか取り組んでいる。

(2) 荷主宛文書について

- 事務局（愛媛労働局・愛媛県トラック協会）より資料2「トラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取組について（お願い）」の説明
県下の荷主事業者2000社程度に送付予定

【愛媛労働局：岡本労働基準部長】

- ・ 荷主事業者のコストがかかることであるが、最終的には国民の出費となるもの。トラック事業者が相当の付加価値を自己負担して物流を支えてきた。本来はもっと商品価値が高くても良いものであり、今後も国民の協力が必要という思いも込めた文書とした。
- ・ まずは荷主の方への依頼にはなるが、行政としても引き続き国民への理解を訴えていきたいと考えている。

(3) その他

○ 事務局（愛媛労働局、愛媛運輸支局、愛媛県トラック協会）より資料の説明

【愛媛労働局：鈴木労働基準監督課長】

・本年 12 月に改正予定の自動者運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）について、専門部会の検討状況を踏まえ、例えば、愛媛～東京における運行など四国でのモデルケースを作成予定。それによりどのような影響があるのか、必要な車両や運転手等を示して周知や活用を図る。

・「愛媛働き方改革推進支援センター」等の相談窓口を開設して専門家による労務管理改善の提案や助言を無料で行っており、申し込みをしてもらえれば企業に直接赴いての相談・支援についても対応可能。また、令和 4 年度においてはトラック協会にご協力いただき、運送事業者の方を対象にした専門家によるより実務的な支援を行うことも考えている。

・労働時間の削減にかかり、生産性が向上する設備・機器の導入が必要であることから助成金の活用の取り組みを行っている。一例としては、事業場内の賃金を一定程度引き上げた上で設備投資を行う場合の「業務改善助成金」がある。例えば運送事業者様におかれては、特殊用自動車・フォークリフト、配車システムを助成した事例が全国にはあるため、活用もご検討していただけたらと思う。

【四国運輸局：廣田自動車交通部次長】

・愛媛県内ですでに 2024 年からの改善基準告示の内容に対応可能と考えられる事業者の割合はどのくらいか。

⇒ 【愛媛県トラック協会：西原常務理事】

・愛媛県トラック協会では 8 月ごろに県下の事業者にも物流動向調査を行っている(回答は 30%程度)。その中で対応ができていないという回答をした事業者数は 20%程度となっており、その他の事業者は何らかの対応ができていないという回答になっている。

⇒ 【四国運輸局：廣田自動車交通部次長】

・この質問をした理由としては、まず共通認識として今後、物流クライシスが起これという意識も持つ必要があると考えているため。消費者、荷主、運送会社、それぞれ立場は違っても「運べない」と皆が困るのだから、これを「共通項」として話しはできるのではないかと。

改善基準告示に対応するにあたり、運賃の話をする前に、まずは現場レベルで人を雇う、運ぶ量を減らすことが可能かといったことを確認していかないと前には進まない。

今、問題のない運行ができていたとしても、運転手の方が高齢になるなどで辞めてしまうとすぐに人手を確保することは難しいだろう。

■ ・改善基準告示の改正についてだが、3月4日にトラックの作業部会があったが、まだ労使がかみ合っていないのが現状だと考えている。

・バス、タクシーにおいては 1 日の休息期間が 9 時間以上、11 時間以上が努力義務として示されているのでトラックもおそらくそれに準じた形になるだろう。インターバルの 11 時間が推奨されているということもあり、年間の時間外労働の上限規制の 960 時間が加わると今のダイヤが厳しくなる事業者が増える。今は 1 人でできていた運行が 2 人になるかもしれない。取引環境の改善なくして解決は

できない。

・下請け多重構造として日本の物流は支えられてきた。自主行動計画では二次までといわれているが実際はどうか。

元請け事業者と荷主との取引環境を改善する必要がある。元請けの部分で、影響力のある荷主・運送事業者がしっかりと改善していくという姿勢を見せないと二次・三次に波及しない。

・この条件だと運べないという本音の話が必要。