

第11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3年10月18日（月）14:00～15:40

2. 場所

愛媛県トラック総合サービスセンター 会議室

3. 委員

委員名簿を参照

4. 議事次第

- (1) 取引環境・労働時間改善愛媛県地方協議会について
- (2) 今年度の取組について
- (3) その他

5. 議事概要=====

- 四国運輸局、愛媛労働局より挨拶

(1) 取引環境・労働時間改善愛媛県地域協議会について

- 事務局（四国運輸局）より資料1「トラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けて」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。

■・過去に実施したパイロット事業の事例は、拘束時間削減に向けた取組が良く出来すぎて、実態と即していない。法律を100%守るとするのは前提だが、イレギュラーなことがあると難しい。
・各輸送分野別のガイドラインは的確に扱う商品の課題を洗い出していると思う。今後、具体的に現場に落とし込み、時間の短縮につなげるには荷主の協力が必要である。真剣に取り組んでいかないと2024年に自動車運転の業務に適用される時間外労働の上限規制に向けては間に合わない。

■・パレット輸送の推進については関連会社が3年位前から取り組んでいる。
家庭紙（ティッシュ、トイレトペーパー）については、待機時間及び手積時間がかかっていたところ、取組の結果、荷役時間の短縮に繋がっている。今後、加工品（おむつ、ウェットティッシュ）についても、パレット化に取り組むために設備投資を進めている。
・2024年に向けては、ユーザー側の協力が必要、特に時間指定の輸送に対する理解が必要。
拘束時間の削減のためにもメーカーとしてお客さんにアプローチを開始している。
すぐには難しいとは思いますが、以前よりお客さんが受け入れてくれやすい環境にはなっているので、引き続き、荷主の立場として推進したい。

■・パイロット事業のように四国から関東圏への輸送は片道800kmを超える、10時間を超える運行に荷卸し作業がつくとおのずと長時間労働をなるとは想像がつく。パイロット事業は恵まれた輸送だからできたこと。ホワイト物流など荷主の理解も進んでいるとは思いますが、これ以上進めるにはあまりにも課題が多いことは感じる。これをどのように協議会で進めていくか真剣な議論がないと2024年という壁は高いと思う。

・標準的な運賃は適正だと思う。これを荷主に交渉していくことはコロナの中ではなかなか厳しいものではあるが進めていくべきものだと考えている。

■・運賃が適正に支払われるのは非常に重要、生産性の向上とあわせて進めていく必要がある。

■労働時間の短縮に向けた取組についての共有

<生産の受注から納品まで行う食品加工会社の事例>

受注について、朝10時から、製造・ピッキング配送（荷積み3～4時間）を行い、次の日の朝には納品先に届くようにしていたところ、荷受側がモーダルシフトによるセンター化をすることで、納品の締め切りがタイトになったことや、製造工程の前倒しが必要となり受注の前に予測をたてて作り始めるようになったことで夜の運行が減った。

結果的に真夜中の2～3時に納品していたものが22時頃までには納品ができるようになり、以前は遅い時間に車を走らせていたが、その分仮眠がとれるようになった。配送事業者からの働きかけというよりはそうせざるをえないというものであったが、効率化につながった。

■・センター化によって、きちんと予測をして製造工程を早く動かし始めるというのは労働時間の削減のきっかけになると思う。

■・ガイドラインは非常によくまとまった資料だと思う。

・運送事業者自らで運賃を負担して高速道路に乗り、安全と労働時間の短縮を買っている状況。

弊社では、朝一に2か所まわって昼には空車になる、朝に積み込みについて4～5か所回って帰ってくるのが昼など荷主の都合によるのが実情。

荷主もリードタイムや多品目小ロットなどがある中で、どこに運賃を吸収してもらうかというところを消費者に払ってもらうしかない。

■・荷着については予約システムの導入を取り入れて、拘束時間の短縮につなげているという話を聞いている。

(2) 今年度の取組について

○ 厚生労働省及び国土交通省本省より、地方協議会において輸送分野を1つ以上選定し、課題の整理及び課題に対する改善策の活用に向けた取組が求められている。

愛媛県協議会事務局としては、今年度の輸送対象分野として「紙・パルプ」について検討する旨を共有。

○ 事務局（愛媛労働局、四国運輸局）より資料2、3をもとに今年度の取組状況についての説明。

○ 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。

■・改善基準告示の内容については事業者と従業員のギャップを埋めることが大切。1日の拘束時間16時間の基準については、人間らしい生活はできるのかは疑問なので、そこから13時間につながっていくのだろうと考える。

・荷主と話す際にも時間が分かりにくい。バスについては距離が示されているが、トラックについてもそういったものがないと分かりにくい。見直しに向けてはもう少し踏み込んでいく必要があるのではないかと思う。

■・ホワイト物流についてはこの内容をもっと世の中に広めていくことで、ユーザーに理解してもらうことが大切。それが時間指定などの対応についてもつながる。

■・労働時間改善に向けた取組は、絵にかいた餅になりそうなことが心配。国民の皆様にも周知の上、理解してもらう必要がある。

私たちだけではどうしようもない。

コロナの関係で運送事業者、荷主も苦しいところで、いかに進めていくかの議論は必要。

荷主の理解などで物流事業者については追い風が吹いているので、加速させていきたい。

■・労働時間改善に向けては、荷主との話し合いが大事なことはわかっているが、働き方改革の取組は運送事業者への負担が大きすぎる。

■・標準的な運賃は浸透しつつあるところかと思うが、コロナ禍の中、荷主の方からも運賃をどうにかしてほしいという話も聞く。

・荷主の方でも標準的な運賃を誤解されていることもある。

元請けなのか下請けなのかよくわかっていないところがあるので、浸透を図る必要がある。

(3) その他

○ 事務局から今後、年に一度以上は協議会を開催し、課題の整理解決に向けて取り組むことについて共有した。