

第3回香川県トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会
議 事 録

1. 日 時

平成28年3月10日（木） 15時00分～16時45分

2. 場 所

香川県トラック協会安全研修センター3階

3. 出席者

宍戸 栄徳	香川大学 名誉教授
公受 弘充	四国経済連合会 常務理事
河内 亮	高松商工会議所 産業振興部長
田中 賢二	大倉工業株式会社 合成樹脂事業部事業支援部業務グループ次長
真鍋 宣訓	四国化成工業株式会社 建材事業物流購買部長
梅原 康利 (ご欠席)	テーブルマーク株式会社 物流部長
楠木 寿嗣 (ご欠席)	一般社団法人香川県トラック協会 会長
宮田 智喜	日本通運株式会社 四国支店 部長
田中 正治	三豊運送株式会社 代表取締役
塩田 学	林田物流株式会社 代表取締役
尾崎 康宏	尾崎運送株式会社 代表取締役
藪下 壽博	全日本運輸産業労働組合連合会 香川県協議会議長
中村 英介	日本労働組合総連合会香川県連合会 四国ヤマトホームコンビニエンス労働組合委員長
藤永 芳樹	香川労働局長
瀬部 充一	四国運輸局長
石垣 融二	香川運輸支局長

4. 資料説明

- ・資料1及び資料2を株式会社日通総合研究所金澤主任研究員より説明（省略）

5. 質疑

【尾崎委員】

香川県に600社（の運送事業者が）あって27社の調査ではデータの少なすぎるのではないかと。ドライバーも1万くらいいて対象120人、1%で全部を語れるのか？十分な量とは思えないがどうなのか？

【事務局】

全国的に各県単位で20社、各社5名ずつドライバーに協力してもらいアンケートを出してもらう方法になっている。香川県においては長時間労働が見受けられる、地域の特性を見られるように事業規模などを加味してアンケート調査をする対象事業者を選定させてもらった結果、このような形となっている。

【田中正委員】

調査の結果は監査の対象にしないので正直に出してほしいということだったが、まだまだ実態よりは若干抑えて出しているのが現状。運送事業者以外の方でこの実態がどこまで分かるか。

軽井沢の事故で下限の運賃が24万円で実際は19万円で走っている。バス会社の社長と「最低運賃が設定されている場合、それより多くもらっている事業者は最低運賃にまで下げられるのではないかと」と話すと、答えてもらえなかった。要は、バスは最低運賃を下回っているのではないかと思う。東京ー軽井沢はトラックで走ったとしても運賃はせいぜい4～5万円。バスは一年間フル稼働しないので19万円という運賃というのは分かるが、トラックの4～5万円の運賃と比べるといくら稼働率が低いからといっても、バスの19万円というのはいい運賃。その運賃が24万円と設定された下限運賃よりまだ安いということは、いかにトラックの運賃が安いということである。もっと運賃さえもらえれば1日余分にかけて東京に運べれば（労働時間の問題は）全部クリアできる。

前回も話したが九州、四国は今日取れた野菜は明日（東京の）市場に運ばれる。我々が無理して移送しているから（東京の人は）鮮度のいい物を食べられる。それを名古屋辺りで1日泊まって翌日東京に着けば改善基準の問題はクリアできる。それをやると首都圏の人は鮮度の落ちた物を食べなければならない。九州・四国の農産物海産物は産地存続の危機になるが、荷主団体が出席せず、そういう意見が反映されないことはどう思っているのか。例えば四国中のJA等が確実に改善基準を守って行くと東京に着くのが3日目になると、市場での競争ができなくなる。鮮度のいい近くにとられてしまう。今、九州はトラック協会全体を上げてもう少し緩和をとという話が出ている。運送事業者にとっても産地にとっても問題がある。

要は運賃さえもらえればある程度は改善できるが、事業者数も多すぎる。要は規制緩和が進みすぎた部分があるのではないかと。平成2年の4万社が今現在は6万1千社ぐらいになり、2万1千社増えたが売り上げは1割しか増えていない。増えたというのも消費増税前の駆け込み需要で車両が足りなくなると1割運賃が上がっただけで平成2年の13兆円から2万1千社増えたにも

かかわらず1割も運賃は上がっていないから、いかに我々の業界が低運賃で無理をして経営をやっているということになる。時短になってドライバーの賃金が下がったのでは意味がない。時短になってなおかつ現在より賃金が下がらないようにすると、いただく物をいただかないと根本的な解決は無理な気がする。当社は東京辺りから四国へ荷物を運んでいるが、名古屋辺りで中継地を作って東京からの荷物を名古屋で降ろして、そこから再度荷物を積んで四国へ行くということを構想しているお得意先がいるが、ものすごく物流コストがアップする。それができる荷主はいいが。

我々の業種が「道路」という一般の人が利用する施設を利用して行っているので、安全・過労・健康状態に起因する事故でも起こそうものなら、一般市民に迷惑を掛けるし、社会的な影響も大きい。こういったことを役所の方がバックアップしてくれることは非常にありがたいことである。建設業でも労災事故が多いが、それは限られた敷地内でのことで、我々の事業は公共の道路の上で事故が起こるので。我々自身が非常に安全に向けて取り組んでいるが、ドライバー不足の問題と高齢化の問題、健康起因の問題がある。深夜業がある者には健康診断を2回受診させているが、高血圧等の持病がある人が多い。その人を完全にトラックから降ろすのはなかなか難しい。

【藪下委員】

気になるのが、資料1の6ページ「ドライバーの拘束時間等の分析②」の右下の部分。荷物を受け取るのに時間指定があるが、時間指定があるにもかかわらず48%ができていない（待ち時間がある）というアンケート結果が載っている。説明を聞いても理解ができない。

8ページ「荷役、付帯作業の発生状況」の付帯作業とは何かというところで、検品、ピッキング（仕分け、品出し）というのも付帯作業という位置づけになるのか？

【塩田委員】

「検品」は納品輸送者がお客さんの所に行って下ろして検品する。積む前にも検品する。お客さんによってそのような形態を取っているところもある。

【藪下委員】

ということは、逆に付帯作業に値しないのでは？

【塩田委員】

基本的には輸送業務には入らない。「検品」は荷役・付帯業務のひとつくりになっている。考え方としては荷役・付帯業務。通常はお客様が検品して積み込んでくれる。車両渡しがそう。

【藪下委員】

車両渡しが原則なのでは？

【塩田委員】

物流業者によっては車両渡しではない業務をしているところが多い。検品して積み込みをするのも物流業者の業務の中に入ってしまった。本来は車両渡しであるべきだが、長い流れの中

でそうになってしまっている。我々が検品してドライバーがリフトで積み込んで、向こうに着いたら下ろして検品して受領書をもらう。お客様の業務の形態によってこのようなことが発生していると思う。車両渡しのところではこのようなことは発生しない。

【藪下委員】

検品がドライバーの仕事でなくなれば拘束時間は間違いなく短くなる。

【塩田委員】

お客様の理解が得られればそうなる。(実態は) 理解が得られずに拘束時間が多くなる。

【尾崎委員】

海上コンテナは、ドライバーは荷物に一切触らない。法律で決めたわけでもないのに、外国貨物については触らないという業界内のルールがある。やろうと思えばできなくはないと思う。

【塩田委員】

ルール化した業態のところはいいが、(新たにルール化することは) なかなか難しいところだと思う。

【藪下委員】

コンテナと同じ原理で荷物を積み込んで封印をして、ドライバーは中の荷物を触ってないという仕組みができれば。

【塩田委員】

そうなれば拘束時間も短縮できると思う。

【田中正委員】

本来はそうあるべき。(検品作業を) やっているところは「あそこの運送事業者はよくやってくれる」という評価に繋がる。「うちは車両渡しです。」と言うと「検品もしてくれるところを探します。」で終わってしまう。

【塩田委員】

時間指定があるのに待機時間が発生しているのは、例えば、10台なら10台全部の車両を朝一で時間指定しているからだと思う。荷物が一度に全部来るから、荷受けの人も10人いないとできない。順番に下ろしていくから最後は待たされてしまう。納入の荷物がたくさんあるメーカーはどこも朝一で行きたい。だけど荷受けの人は1~2人しかいない。多くの荷物が来ても下ろせない。でもどこも朝一で指定する。1番に着いたところ1番に下ろせるが。時間を組んでもらって、8時の便があれば次は8時半や9時というようにしてくれればいい。納入先と調整のうえ発荷主の方からそういう時間割をしてくれればいい。

【田中正委員】

路線の荷物で、臨時のドライバーが別のルートで集配に回ると苦情が殺到する。いつもより早く着くと「早く着けるのに、なぜいつも早く来ない!」、いつも早く着いているところに遅く着くと「なぜいつもより遅い!」と言われる。朝一に荷物を持ってこい、夕方に荷物を取りに来いというのはドライバーにとって大変なこと。

【塩田委員】

全部朝一に行っても下りるわけがないのに全部朝一と言われる。

【宍戸座長】

パイロット事業で取り組むべきところまで議論が進んでいるが、各都道府県で自分たちの実状に合わせることも踏まえて、2年間のパイロット事業の進め方について意見があれば。

【塩田委員】

9ページ「事業者調査結果」の「労働時間の実態」の「日帰り輸送を担当」のところの休息期間が6.8時間はおかしいのでは?拘束時間は短いのに休息期間も短い。拘束時間が短いなら休息期間は長いはず。16時間以上仕事をしていることになる。

【宍戸座長】

全国版でも7時間。

【塩田委員】

(アンケート調査どおりであれば、) 監査が入るまでに人間が倒れてしまう。

【藪下委員】

四国以外の場所からデポに荷物が集中し、それが夜中の2時3時で、そのときにドライバーが出勤して、自分が四国島内に配達する荷物の積み込みをして、香川から高知に朝8時にというようになって、その繰り返ししていくとこういう数字になりかねるのでは。

【塩田委員】

1ヶ月の拘束時間が247時間で労働時間も206.9時間なので22日で割れば1日が約10時間で14時間くらいは空くはず。休息期間はもっとあるはず。

【石垣支局長】

ここで議論しても分かりかねるので、数字の件についてはあずからせてもらう。

【宍戸座長】

それ以外で何か。

【尾崎委員】

ドライバーの拘束時間をピックアップしようという会だと思うが、我々の概念、お客さんもそうだが、「高松から東京でいくら」、「高松から大阪いくら」となっており、工場のように9時17時で（働いて）いくらといった時間の感覚がない。物流関係では薄い。一番いいのはどこまでいっていくら、さらに待ち時間もタクシーのように足されて料金をもらう。そこをクリアしない限り、労働時間の改善は我々が努力してもお客さんが協力してくれないと無理だし、お客さんもコストが掛かるとわかれば協力してくれるし、現状のままで運賃を上げてくれと言ってもきびしいと思う。1回いくらプラス時間いくらという2階建ての運賃体系を作ってもらわないと無理だと思う。なおかつ、努力義務ではなく、罰則罰金を。バスにしても最低運賃をしてもキックバックで戻ってくる。それに対しても努力義務で罰金も罰則も何もない。どこに行ったらいくらで、時間でいくらでという2階建ての料金にしてなおかつ守らないときは罰則、監査があるという方向に行かないといけない。

【宍戸座長】

今回の会はこういった形でパイロット事業を立ち上げるかという会なのでそちらの議論を。

【尾崎委員】

『労働局に対して』

労働局の監査は、半分以上が「解雇された」、「労働時間が長い」というドライバーからの申立により基準局が監査に入って、支局に（通知が）行って監査に入るパターンが多い。対応はどのように考えているのか？やるなら徹底的にやるのか、やらないなら黙認するかというようにしてくれないときびしい。

【藤永労働局長】

ドライバーの拘束時間は長いので我々としても問題としている。黙認はない。どの会社にも同じように指導していく姿勢。

【宍戸座長】

具体的な改善方策を探すために、パイロット事業ということで具体的に荷主や事業者を特定して検討することになる。まず1つは、香川県の中でやるので香川県の実状を反映した組み合わせが望ましいと思うが、どういうふうな業種・業者を選定してパイロット事業として2年間するのが適当か。全ての運送業者と荷主を調査することはできないので、香川県の実状を反映する組み合わせを選んでパイロット事業として詳しく調べて改善方策を探していくのが適当だと思うので、それぞれの皆さんの立場からこういった業種でやったらいい等の具体的な提案・考え方があれば。

【藤永労働局長】

調査結果は、ドライバー全国共通の特徴なのか、香川ならではのことなのか。香川ならではのことがあればそこがターゲットになる。もし何かあれば日通総研の方に説明をしてもらいたい。

【日通総研金澤主任研究員】

サンプルが少ないので…

【田中正委員】

香川県ならではというか、もっときびしいところはある。首都圏ではどうしようもないくらい人が集まらない。四国もきびしいが首都圏辺りは大変らしい。全国的にこういう傾向があるのは間違いないと思う。

【事務局】

香川県の特徴的なことについての話になったので、資料1から見て取れるところで、手待ち時間について輸送品類別で見ると軽工業品が多い。ドライバーの拘束時間について輸送品類別で見ると16時間を超えるのは軽工業品が多い。連続運転時間については特殊品が多い。軽工業品や特殊品が何を指すかは、参考1の44ページに書いてある。

【田中正委員】

全国各地で需要がある品物でも工場は全国各地にあるわけではない。そのため四国に受注が入り遠くまで運ばないといけない。全国3～4カ所の工場で全国をカバーしているのでやむを得ないところがある。工場が増えれば輸送は近距離化するが。

農産物海産物は人が多いところに流れる。四国や九州でできた農産物海産物は首都圏に輸送せざるを得ない。

【宮田委員】

長時間労働は、手待ちの長さや荷役形態というところになってきている。そうするとやり方としては香川県と取引がある事業者との実態をピックアップしていくようになる。お客さん（発荷主）にも更にお客さん（着荷主）がいる。客の理解が得られるか。

【田中正委員】

行きと帰りの荷物の量が同じなら、例えば、特別積み合わせのように10台行って10台帰って来るならトラクタだけ入れ替えて、名古屋まで名古屋から東京に分けることができるが、普通、上りの荷物が多かったり、下りの荷物が少なかったり、到着する時間が遅かったり、早かったりすると中継地輸送という考えがやりにくい。

【宍戸座長】

資料1の5ページでは、輸送品類別で軽工業品が手待ち時間が多いとなっていて、6ページに手待ち時間の長い上位5品目が載っているので、これを使うとある程度絞れるのでは？

今回のパイロット事業では着荷主まで考慮されるが何か気になることがあれば。

【日通総研金澤主任研究員】

過去4回のパイロット事業では、荷主は厚労省・労働局からの候補から選定した。今回それを

どのようにするかは各県に委ねられているのか同じ理論でやるのか分からないが、仮に前回同様、発荷主に手を上げてもらってそこから選定するとなると発荷主から着荷主に物を言うのは難しいので、手を上げてくる荷主が少ないのではないかと。

【宍戸座長】

なかなか難しいところ。

進め方のところ資料2の15ページの左下の想定のところには3パターンあるが、今のところ何か決まっていることは？

【石垣支局長】

そこは今のところ白紙の状態。2年間パイロット事業をやっていかなければならない中、香川県がどういう荷主・運送事業者をお願いするかを考えていかなければならない。数字の上では、品目別で軽工業品が多い、連続運転時間では農産品も多いということも出ているので、そういったものの中から香川県でお願いできる荷主を探していくようになる。現場（荷主・運送事業者）の感覚と調査の数字にはギャップがあるということなので、これから選定していく上で、参考になる意見等があればお願いします。

【宍戸座長】

選定の参考になる意見があれば。

【田中正委員】

こういう会議に出てくれる荷主は貴重。

【宮田委員】

取引があるお客さん相手に、なかなか立場的に「改善しましょう」とは示しづらい。

【田中正委員】

当社の取引先に、2016年からの中期3カ年計画の最重点項目に「安定した輸送力の確保」で「運送会社に嫌われない荷主になる」としているところがある。その反面、燃料価格が上がっているときに全然運賃を上げず、2年前の消費税増税前に車が足りないということで3%上げてもらった運賃を最近の燃料安に伴って元にもどせという荷主もいる。燃料価格高騰によって、当社の燃料費の支払いが年間で4億円から7億円になった。3億円上がっても運賃は上がらず、一時少し上がった物をまた元に戻せと言われる。今回は、燃料が下がってもドライバー不足が深刻なので、700～800ある取引先の中で運賃を下げるように言ってきたのは4～5社。今までは半数以上が運賃を下げるように言ってきたが、今回は無理を言ったら断られるかもしれないという理由から運賃の値下げを言ってくる荷主は少ない。

【宮田委員】

改善するということは、お客さんにとってコストに係るということ。人を入れたいといけない、

機械を導入しないといけない。

【塩田委員】

納入するときの時間割というのは、逆にコストが下がる。場所がいらなくなる。例えば荷下ろし時間が20分とすれば、20分ごとに車が来れば流れ作業でできる。場外に待機車両がなくなり、近所からの苦情もなくなる。これは納入側も1度トライしてみる必要があると思う。

【尾崎委員】

朝10台ということだと、前の日から待ったりする。必ず並んだ順に下ろしていくのでロスが多い。10分ごと30分ごとにしてくれれば前の日から行く理由がない。現実には早く着いた物から下ろしていくというルールがあるから。

【塩田委員】

毎日、多いときで10～15台当社の倉庫に入荷する。30分おきに納入をするよう時間を組んでいる。それは発荷主が同じところから10～15台来て荷受けするので、当社でそういう予定が組める。一度トライしてみれば荷受け作業が楽になる。

【宍戸座長】

荷主企業の方からの意見は？

【田中賢委員】

業種や製品が特定されているので、そのあたりから絞っていくべきかと思う。実際、「問題があるからやりましょう」というようになると思うが、前向きに取り組んでくれる企業だったらいいが。手待ちというところで、荷受けの方もとなるとなかなか。

【宍戸座長】

パイロット事業なので、そこの事例だけを解決したらいいのではなく、そこで出てきた改善方を他の事業にも広げていくのが目的なので、積極的に協力してくれる企業を使わせていただきたい。

【真鍋委員】

パイロット事業としてやるということは、それを横展開していくということなので、あまり特定の企業と深くどっぷりとやって事を複雑にしていくよりか、小さい取り組みをたくさんやってその成功例を展開していく方がみなさんの協力を得られるのではないかという気がする。2年間どっぷりやるとなると発荷主の方も相当構えるし、まして着荷主が入ってくるとなると、お客さんに協力は言いづらい。小さいものをたくさんの方がいい気がする。

【宮田委員】

全国で議論していて、課題など出てきているのでは？

【宍戸座長】

他県の調査結果は聞けるのか？

【石垣支局長】

3回目の協議会では調査結果の報告が一番の主旨で、次年度のパイロット事業に向けての相談ということで、実際に全国でこれからパイロット事業のアプローチをしていくこととなり、その中でいろいろなことが出てくると思うので、(次の協議会では) それを紹介できると思う。

【田中正委員】

運送事業者が選ぶブラック荷主事業者を…

【宍戸座長】

いくつか意見が出たが、ここの場でこの企業を使うという結論はでないと思うので、パイロット事業についてどの事業者にやってもらうかということについては、事務局で選定してもらうということでもよろしいでしょうか？

→同意

パイロット事業者の選定は事務局が行う。

【宍戸座長】

議題3その他について。事務局及び各委員から何かありますか？

特になし。

6. 閉会

【事務局】

長時間にわたり熱心なご議論をいただき誠にありがとうございました。

次回開催は4、5月頃を予定しておりますが、日程等につきましては追ってご連絡させていただきます。