

第6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29年12月13日（水） 14時00分～16時00分

2. 場 所

香川県トラック協会安全研修センター3階会議室

3. 出席者

宍戸 栄徳		香川大学 名誉教授
大西 玉喜		四国経済連合会 常務理事
高島 正博		香川県商工会議所連合会 専務理事
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
眞鍋 宣訓	(ご欠席)	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		一般社団法人香川県トラック協会 会長
公文 雅裕		日本通運株式会社 四国支店 部長
田中 正治	(ご欠席)	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
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	(ご欠席)	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
村野 卓男		香川労働局労働基準部長
瀬部 充一		四国運輸局長
高橋 雄二		四国運輸局香川運輸支局長

議題1「長時間労働の改善に向けたパイロット事業について」事務局より説明

(宍戸座長)：それではご説明に基づきまして各委員からご意見を伺いたいと思います。何かご意見がありましたらお伺いします。その前に説明に関して何かご質問がありますか。

(宍戸座長)：パイロット事業の事業者が決まっていると思いますが、実際の検証というのは具体的には何時ぐらいからなのでしょう。11月から2月くらいとなっていますがもう少し具体的に分かりますか。

(事務局)：今の時点ではコンサルタントと対象集団の方で、さらなる細かな検証等を行っている最中でありまして、年明け1月中旬頃から実証実験を2月にかけて行うと聞いていますがまだ詳細な時期については今の時点はわかりません。申し訳ございませんが。

(宍戸座長)：少々出遅れているのではと少し心配しておりますが大丈夫でしょうか。

(事務局)：対象集団の方からは、実証実験を行うのであれば1月頃からは行ってくださいとのご要望がありましたので、対象集団のご要望に沿った実証実験の時期になっているのかと考えております。

(香川運輸支局長)：質問と言うことではないのですが、この協議会につきましては当初、平成27年4月に、労働基準法の一部改正する法律案、これは成案していませんが、長時間労働の抑制にむけた環境整備を進めるということで立ち上げたものですが、ちょうど本年の3月28日に、政府のほうで働き方改革実現会議、これが開催されまして、その中で働き方改革実行計画というものが決定されております。その中で、取引条件改善など業種毎の取組の推進、という項目がありまして、その中で、特にトラック運送事業においては事業者、荷主、関係団体等が参画して、実施中の実証実験を踏まえてガイドラインを策定するということが明記されております。この協議会につきましても、働き方改革実行計画に沿って進めていきたいと考えております。以上です。

(公文委員)：28年度パイロット事業を踏まえた課題の例というページにありますが、④のばら積みのパレット化というものは待ち時間とかドライバーの負担を軽減するという意味ではこのパレット化というものは即効力があると思っておりますが、これについてパイロット事業で去年も取り組んだと思うのですが、具体的にはどのような感じに終わったというか、進行中というところでしょうか。荷主さんにとってみればパレット化というのは、パレットの返送料とか、パレットは誰が用意するのかとか色々問題がでてくると思うのですが、これをやったら私は即効力があると思うのですが。

(事務局)：申し訳ございませんが、その後の状況というのは把握していないところでございます。

(公文委員)：世の中的にはそのような傾向にあるのでしょうか。これをやれば一番早いと思うのですが、なかなか進行というか、どんどん進んでいますよという話は聞いたことがないのです。

が。

(楠木委員) : 同じ業種じゃないとなかなかパレットはむずかしいのでは。同じ荷主で積むところと下ろすところが同じであればできますが。業種で絞られているのではないのでしょうか。全般的には行っていないのではないかと思っています。できるところの荷主でやっているのではないのでしょうか。

(塩田委員) : 発荷主の方はパレット化しても積み込みはフォークリフトとなどがあって、できるインフラがあるのですが、着荷主さんの方にはない。パレット化していてもバラ卸しという例はけっこうある。パレットは持って帰る。定型荷物であればパレット化して別に手卸ろしても効率は悪くはないというか、普通の手卸ろしになるのですが、不定型荷物の場合は、大きい物を例えば奥へ立てかけて、小さい物を外へ積んでいきます。特殊な荷物ですが。そういう積み方もあります。中に小さい物を積んで外に大きい物を積むと荷崩れしますので。ところがお客さんのところへ行けば、大きい物から立てかけていかなければいけない。そうすると作業が二回発生する。まず先に積んでいる小さい物を横によけて、大きい物をおろして、また小さい物を立て掛けていく。ものによってはパレット化しても逆に効率が悪いものもあります。

(事務局) : パレット化と言うことで、今回の対象集団の運送事業者からも効果があるとの話は伺っております。ただ昨年、私が高知県でパイロット事業を行った時には、やはり運送事業者側が希望されていたのですが、いろいろな問題もございまして、パレットの実験ができなかったということもありました。やはり運送事業者としてはパレット化の効果はあるというお話は聞いておりました。

(宍戸座長) : 今回のパレット事業は発荷主と着荷主がおそらく関連している会社かなと思っておりますが、発荷主が住宅建材製造会社で着荷主はその物流センターかなと思うのですが、こちらのパイロット事業ではパレット化は進んでいるのか。そうではないのか。それはやっぱり始めてみないとわからないのでしょうか。

(事務局) : 今回のパイロット事業のパレット化は、想定している内容では、発荷主の工場においてパレット化し、パレットについても荷主のパレットを使用するという事で予定しております。ただ、卸しのほうは運送事業者の営業所となりますが、四国内の営業所に降ろすという話にはなっています。

(宍戸座長) : それは、現在はそうになっていないが、今回のパイロット事業でそうなるということなのでしょうか。

(事務局) : 現在は、発荷主側の製品が出来上がってくる時間帯と、着荷主への到着時間の関係で、時間的な余裕がないため、出来たものから順番に手積みで積み込んでいるという状況でございます。今回のパイロット事業においては、国土交通省と厚生労働省が参加してやっているということもありまして、そのようなパレット化を実験としてできるという方向の話で進んでいます。

(宍戸座長)：ということは、今最初にご質問にありましたが、また関係の方が発言されていたように、常にそういう風に進められるとは限らないが、今回に関して言えば、そういうことができる状況であれば効率化ができるかもしれないということは実証実験で結果が分かる可能性が高いということでしょうか。

(事務局)：そういうことになります。

(塩田委員)：今の取り組まれているパイロット事業につきましては、話は発荷主も着荷主もインフラが同様に整備されているので、パレット化しても効果が出るだろうけど、ただ着荷主にインフラが整備されていない場合は効果がでない。

(宍戸座長)：皆様ご理解いただけていると思うのですが、条件を整えばそういうことを努力すると良くなっていく、条件が整っていない場合は、そういう条件整備をするか、ちょっとこの方向では期待できないとか、なんらかの検証はできるのかと思いますので、そういうことにもきちんと実証実験で取り組んでいただければと思います。

(事務局)：分かりました。

(宍戸座長)：今の例もそうですが、全ての場合に効果があるというものはあるわけではなく、そのようなものがあれば皆様実行されていると思うのですが、今回の実証実験ではこういう面はなんとかあったといった形にするしかないのかなと思うのですが。そういう点でこの点を重点的にやっていくという意図が説明されていると思います。

(事務局)：やはり荷主の方の生産調整とか、そういうものがやはり必要な事案にはなっていますので、荷主の多大な協力がなければ実証実験は難しいのかなと思っております。フェリーを利用するモーダルシフトにつきましては、フェリー会社の協力も必要になってくると思いますが、そちらのほうは対象集団のほうで、フェリー会社も交えて検討していただいているというところでございます。

(宍戸座長)：フェリーを使うモーダルシフトの例は香川県を含む四国は全てフェリーを利用できる条件があるので、かなり積極的に利用可能かなと思います。逆に海に面していないところは絶対に実験できないので、特に重点的に検証していただければと思います。

(藪下委員)：座長が言われたとおり四国特有の取組かなと思いますが、今現在八幡浜から大分というのは無人走行の航路なのですか。

(事務局)：今回のパイロット事業についてはフェリー会社の方で、シャーシをのせて無人航走をやっていただけると伺っております。

(藪下委員)：新たにということですか。今は全て有人で行っているのですか。

(事務局)：今も行っているとの話を伺っております。可能な航路でという話だとは思いますが。

(藪下委員)：四国から九州に行く物量と九州から四国に来る物量がうまくマッチングできればこのようなこともできますし、中小の小さいところの事業者ができるかと言われるばなかなかできないのだろうとは思いますが。全体的に四国特有の取組なのでこれがうまく成功すれば、愛媛県からのフェリーもありますし、高松からもあります。高松からはすでにこういうことをやっていますよね。これがうまく成功すればもっともっと労働時間が短縮につながると期待しています。

(宍戸座長)：いくつか意見がありましたので。この議題につきましては、提案のありました荷主と運送事業者によって11月からパイロット事業を実施していただくということで、それに関して追加の意見がなければ、始めさせていただくということでよろしいでしょうか。

特に意見無し。

議題2「中央協議会の検討事項について」事務局から説明。

(宍戸座長)：かなりの内容のことを短時間で説明いただいたので、おそらく何か質問があるかと思しますので、質問がありましたらよろしくお願いいたします。もちろんご意見でも結構です。

(藪下委員)：資料5の2ページ目、一般則が年間720時間、月平均60時間とありますが、自動車運転業務に関しては年間960時間、月平均80時間と示されております。長時間労働を短縮するにあたり、なぜ労働時間が長くなる業種であるにも関わらず、こういった形で改善されないのかと思います。本来であれば一番早く改善されるべきで、労災や死亡率が高い産業であるにも関わらず、一般則よりも長い時間ということになるのでしょうか。

(楠委員)：現状は厳しいのですよ。

(藪下委員)：産業の特性は分かっているが、やはり、亡くなる方も多い。本来であれば一番先にそういったところにメスをいれて大きく改善を図っていくべきではないかと働く者として思います。事業主としては難しい面もあろうかと思いますが。

(楠委員)：ドライバーが、例えば現状でも少しでも多く仕事がしたいと、今の体系だと賃金的には厳しいとか、例えば今のまま仕事が減ったときに、労働時間が減る。残業はするな。それでは駄目だと言うドライバーもいますよ。全部が全部一概にはできないだろうと思います。この業種は。そのために猶予をもっているのだと思います。

(藪下委員)：猶予は5年間、長いか短いかは別にして。猶予期間は必要と。産業の特性もあるけれど。将来的に一般則と書いていますけど。将来的というのは無制限だと思いますよ。

(藪下委員)：もう一点気になった点があるのですが、7ページの左下段で貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しという記載があるのですが、都市部においては一部区間、時間を設定した中で除外というのは現在あります。四国においても、規制対象の見直しというのは行われるのですか。

(事務局)：こちらについては四国については把握できていないところでございます。

(藪下委員)：これは中央の方での文書ですか。

(事務局)：はいそうです。中央協議会の検討事項を紹介させていただきました。

(公文委員)：質問ですが、荷主勧告に該当すると想定される事案とありますが、現在デジタコで走行時間が記録されていますが、そのようなところから拾うということですか。荷主勧告で荷主名を公表しますとなっておりますが、どのような基準で荷主勧告になるのでしょうか。

(事務局)：荷待ち時間になりますと根拠となるのは先ほど説明しました乗務記録となります。小さい文字でこの資料に記載がありますが、デジタコなど他の方法で記録している場合は記載不要ですと記載されております。デジタコでこれらの必要事項が記録されているのであれば紙での記載等は必要ありません。

(公文委員)：それは四国運輸局が監査で調べて荷主さんに勧告するということですか。

(事務局)：荷主勧告ということになりますと、まず監査を実施することとなります。労基さんからの通知、大きな死亡事故、公安委員会からの通知、道路管理者からの通知などの端緒に基づき監査を行います。監査を行った中でこの荷主勧告に該当するような事案があれば、荷主勧告の該当性調査というものをを行います。

(公文委員)：それは運輸局が行うのですか。

(事務局)：はいそうです。該当性調査は運輸局が行います。どのような場合に調査をしないという細かな規定があるのですが、それらの規定に合うような事例がありましたら運輸局のほうで該当性調査をし、荷主勧告に該当することになると、荷主勧告を行うという制度になっています。

(公文委員)：例えば専属でどこかの工場に入っていて、10台トラックがあつて9台がそのお客さんにお世話になっている。朝に行ってそこで2・3時間待たされる。このような場合には、この

お客さんに対して荷主勧告が出るということですか。

(事務局)：単純にそのような形ではないのではと思っております。よほど悪質な事例になってきますので、まず荷主勧告ということになりますと監査において運送事業者に行政処分が出ているような案件になります。

(事務局)：荷主勧告制度についてですが、協力要請書というものが7月よりできております。これが処分の有る無しにかかわらず荷主に対して支局長名で協力をお願いする文書になります。荷主勧告については、法令違反の情報があったもの、たとえば過積載運行とか、車両制限令違反、そういうものが直接に運輸支局に情報があった場合などは、法令違反がすでに確定していますのでこちらについては協力要請書を出してから監査ということになります。監査を実際に行ってみて、労働時間に関する違反があまりにも多いもの、そういったものに関しましては、協力要請を出した後、荷主の関与を調査する該当性調査を行い、その結果、荷主の関与があった場合には、警告又は荷主勧告に至るということになります。

(四国運輸局長)：荷主勧告はすぐにぱっと出すようなものではなく、もっとレベルの高い伝家の宝刀的な使い方は今までと変わってはおりません。警告までは今までもあるのですが、荷主勧告は一度も使ったことはありません。今まで使ったことがないので、きちんと今後は使っていきますよということになります。ただし、四国運輸局と関東運輸局でやり方が違っては困るので、勧告に相当する基準を作り、該当することがはっきりしたものについては、きちんと調査を行ってからやりますよという形になりました。いままで運用がはっきりしていなかったので、そこをきちんと整理し、荷主勧告該当性調査をしっかりとした上で、荷主勧告の基準に該当しておれば公表しますということになりました。ただし、四国ではまだそこまで至っているものはございません。

(楠委員)：お客さんに切られると困るので。入るのはいいのですが保護してもらえればいいのですが。じゃあ来なくていいということもあるかもしれません。

(四国運輸局長)：それらのことを理由として切ることは別の法律でいけないことにはなっていますが、ただ実際はどこまでできるのかというのは本当にやってみないと分からないというのが実際です。ただ荷主の方に対して狙って行いますので。荷主勧告該当性調査を運輸局が荷主に対して入るとするのは相当効果があるのだろうとは思っています。荷主も公表されたくはないですから。そこで荷主のほうから改善しますよとっていただけののではないだろうかと思っております。

(楠委員)：基本的には改善のためのツールなのですね。

(四国運輸局長)：どんどん公表して、運送事業者がどんどん切られるとおかしなことになってしまいますので。

(楠委員)：我々もやめるつもりで改善してほしいと言っている。できないのだったらやめさせて

くださいと。直していただけるのだったらやりますと。改善できないのだったらやめると。手を引くという感覚ももっていますけど。ただたくさん荷物をもらっているところはなかなか難しい。

(四国運輸局長) : いつも悪いようなところに入って本当に悪いことをやっているのか確定させた上で、ということになります。そうなって行けば荷主の方も全体的に変えてくれるのではないかとこのように思っております。いままで伝家の宝刀になりすぎていたところを改善させていただいて、先ほど会長さんがおっしゃったように、やめる気でいきなりケンカになるのではなくて、その前にこのようなものが入って少しなんとかできるのかなと考えております。実際それでも何も聞いてくれないところは公表するしかないと思っております。現状では全国でもまだそこまでいっている事例はございません。

(楠委員) : 車も足りない、人も少ない。荷主にも理解いただいてほしい。ただどうしても無理をするというのが何年前にありましたので。今はそういうことはあまりないと思えますけど。いい方向じゃないのでしょうか。まあ結果を見て。

(四国運輸局長) : それらについては、こちらの方で全国の事例と合わせて、四国内で本当にそういうレベルの荷主さんが現実的に本当にたくさんいるのかどうかを含めて、情報をトラック事業者の方々からお伺いしないといけないと思えます。先ほどの荷主勧告の運用の中で、行政処分事案があったらすぐにこちらとしても認知できるのですが、そうでない場合については情報をいただかないといけないと思えます。おそらく一番簡単なのは行政処分事案があって、その上で、よほど荷主側に責任があることが分かった時に、最初に荷主勧告該当性調査に入ってみるという事案だろうと想定しておりますが、現状はまだそこまで至ってない。こちらも運用が手探りのところがありますので。今日いらしている荷主の方はそういうことは全くないわけですが、そういう荷主さんもいるということも聞いております。

(宍戸座長) : 運転者不足に関することについて聞きたいのですが、一つは有効求人倍率が全職業平均で約2倍。香川県も有効求人倍率が高いと思えますので、香川県でも同じような傾向なのではないでしょうか。あとは、女性の比率が低いということになっているのですが運輸業界として女性を増やす努力などを工夫されているのでしょうか。

(香川労働局長) : 有効求人倍率でいいますと、香川は全国で5から10番目くらいの高水準を維持して1.7前後で推移しております、特に建設業を筆頭に高くなっております。もちろんトラック業界、運送業界のほうも高いというのは認識していますが、建設業界でいいますと、女性を取り込むために、テレビでも報道されておりますが、ある廃校を改装して、女性進出のための学校を開校してすでに3期生か4期生ぐらいまで卒業している。そういったことをして若者ないし女性の取り込みを行っている。その他にも最近私もトラックの女性運転手を見かけることが増えてきているとは思いますが、直接的にどういった工夫を行っているのかということは特に承知しておりません。

(宍戸座長)：現状少ないので、女性に進出して欲しいのであればなんらかの努力をしないとけないと思っています。放っておいても無理だと思うのですが。私の個人的な感じですが、鉄道の運転手などでいうと最近よく女性を見かけるような気がするのですが、何か工夫をされたのかなと思うのです。トラック運転手は何か逆に障害があるのでしょうか。

(塩田委員)：そうでもないのですが、やはり扱い品目にもよりますよ。私どもは、4%くらい。6人くらいです。全体で120人くらいおられますから。女性ドライバーができる荷物、ローテーションがありまして、やはりどちらも制約されますから。本当はもっと増やしたい。一割くらいには持って行きたい。おそらくJRの運転手などはシフトでダイヤがあり、決まった時間で終われると思っています。私どもは道路を走りますので、お客さんのところによって荷下ろし時間が違う、荷受け時間が違う、道路状況も混雑しますと定時には帰れない。不確定要素が多いのですね。きっちりシフトを組んで環境を整えてやれば女性がもっと来やすくなるという気がしています。

(宍戸座長)：ということであれば具体的に何をされているのでしょうか。

(塩田委員)：子供さんがおられるとか、シングルマザーとかおられまして、家庭環境に合わせたような勤務時間帯で組んでいます。そういう者は続きます。そういうシフトが組めれば。ただ不確定要素が多い業務というのはなかなか女性には向かない。

(楠委員)：トラガールと言っていますが、そういう宣伝行為などは、全ト協に作ってくれと言いまして。ビデオの方を作っていて、私どもはそれを流すのですが。その他に来年に向けてやっていこうと考えているのは企業内保育ですね。今年は予算が無いようですが、協会に加入しているトラガールの子供を預けられる施設を我々がもったほうが来てくれるのではないかと考えています。そこまでしないとやはりなかなか来てはくれない。県のトラック協会で作ってみてはどうかと言っていますが。今年度は予算が終了しているため、今は来年度に向かってやっていこうとは思っています。後は、そもそも免許を持っていないので、とれるソースが非常に少ないのですよね。

(塩田委員)：トラックに乗りたいという人だけが来る。

(宍戸座長)：その辺は、にわとりと卵の関係で、働けるのであれば先に免許をとるという動きになるかと思うのですが

(楠委員)：トラック会社というか、バス会社などは自社養成を、女性を含め始めているところですが。本当に足りなくなってきたので。通常は免許を持っている人を一生懸命探すのですが。女性が入りやすくなる環境も考慮している。

(塩田委員)：タクシーの運転手でフィリピンの女性は免許をとるのに半年かかりました。学科がだめだったのです。言葉はしゃべれるのですが漢字が駄目でした。半年でやっと受かりました。

そういった外人でもタクシーならでできるだろうと思ったのですが。二種免ですから90点はなかなか取れない。

(楠委員) : そのあたりは外国の方が看護師の免許をとろうと思ってもという話があります。実技はできるのだけど学科が通らないとか。

(塩田委員) : 理解はしているのですが言葉が文書で書けないということです。そのあたりは少し緩和していただきたらと思っています。

(楠委員) : 結構おられますけど。資格を取るのに半年かかるとか。企業としては半年間面倒をみないといけないのかと。ここらへんがちょっとどうなのでしょう。

(宍戸座長) : 他にご意見はありませんか。

議題3「その他」について

(宍戸座長) 特にご意見が無いようであれば議題3「その他について」事務局からは何かありますか。

(事務局) : 特に事務局からはございません。

(宍戸座長) : せっかくですので何か委員の方からご意見はありませんか。

(藪下委員) : 昨年のパイロット事業としては、補助員を一名つけて作業時間を短縮するということを行ったと思うのですが、その後はどうなっていますか。
パイロット事業ですから単発で終わるのでしょうか。

(事務局) : 昨年の場合は実証実験と言うことで、その後は続いていないようでございます。

(四国運輸局長) : パイロット事業ですが、そのまま続いているものもありますし、もう一回考え直すという事例もあります。最終的に企業のいろいろな問題がありますので。私どもとしては事例としてパイロット事業を47都道府県で展開しておりますが、その中で一番やりやすい事例をみつけて、そういうものを普及させていく主旨でやっておりますが、すべからず全てをずっと続けているという状況ではなさそうです。できるだけ続けていただくつもりで一生懸命やっておりますが。企業さんも色々な方針がありますので。実際のところは全部続いているとは聞いておりません。

(宍戸座長) : ほかにございませんでしょうか。

それでは特にご発言もないようですので本日予定しておりました議題は全て終了しましたのでど

うも長時間ありがとうございました。