

第8回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

福島県協議会

日 時：平成30年1月31日（水曜日）

13：30～

場 所：福島県トラック協会 2階会議室

◎開 会

【事務局 佐藤】

皆様、お待たせいたしました。それでは、定刻より少し早い時間となりますが、ただいまから第8回トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会を開催させていただきたいと思っております。

各委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中ご出席いただきまして、まことにありがとうございます。

私、東北運輸局福島運輸支局輸送・監査部門の佐藤でございます。よろしく申し上げます。座長に議事進行をお願いするまでの間、私が進行役を務めさせていただきますので、よろしく申し上げます。

初めに、本日の資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をごらんください。

議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図、資料1「トラック運送事業の長時間労働改善に向けたパイロット事業（第1事業）」、資料2としまして「トラック運送事業の長時間労働改善に向けたパイロット事業（第2事業）」、資料3としまして「荷主実態調査等の実施について」、参考資料1として「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会における平成29年度パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況」、参考資料2といたしまして「トラック輸送における運賃・料金の收受ルールの変更について」、参考資料3としまして「平成30年度のトラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会におけるコンサルティング事業について」となっております。もし不足等ございましたら挙手の上おっしゃっていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

続きまして、委員の出席状況についてご報告いたします。

お手元に配付しております出席者名簿のとおり、本日は代理出席を含め全委員にご出席いただいております。

次に、委員のご紹介ですが、本来であれば全ての委員の皆様のご紹介をさせていただくところではございますが、時間の関係上、お手元の名簿をもってご紹介にかえさせていただきますと存じます。

今般、公益社団法人福島県トラック協会様におきまして、役員の変更があり、それに伴う委員の変更がございましたので、ご紹介いたします。

鈴木運輸株式会社の鈴木室長様に新たに委員としてご就任いただきたいと思います。

なお、福島県トラック協会の渡邊前会長におかれましては、昨年の6月の通常総会でご勇退

され、委員としてご参画いただいておりますマクサム通運株式会社の右近社長様が新会長にご就任されました。今回の協議会より福島県トラック協会会長として、引き続きご参画いただいております。

また、オブザーバーとして、農林水産省東北農政局経営事業支援部食品企業課の内藤課長様、今年度パイロット事業の第1事業の実施集団から住友ゴム工業株式会社タイヤSCM本部物流部細川課長代理様、SRIロジスティック株式会社白河センターの八軒センター長様、近藤課長様、赤塚主任様、株式会社昇栄の西宮常務様、河野部長様、齋藤所長様、こちらの方々にオブザーバーとしてご出席いただいております。どうぞよろしくお願いたします。

なお、本パイロット事業の進行管理及びアドバイスをいただいておりますコンサルタント会社から日通総合研究所の岩崎研究主事補佐様が、日本PMIコンサルティングの小坂社長様にもご出席をいただいております。

◎挨拶

【事務局 佐藤】

それでは、本協議会の開催にあたりまして、東北運輸局自動車交通部の中屋敷部長よりご挨拶をいただきます。よろしくお願いいたします。

【中屋敷東北運輸局自動車交通部長】

東北運輸局自動車交通部長の中屋敷でございます。

第8回トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会の開催にあたりまして、一言挨拶を申し上げます。

まず、委員の皆様には、大変お忙しい中お集まりをいただきましてまことにありがとうございます。トラック業界における人手不足の問題は一段と深刻さを増してございます。国土交通省としましては、人材不足の対策としまして、長時間労働と取引環境の改善、そして生産性の向上が必要であるというふうに認識してございます。運転者不足の要因であります長時間労働につきましては、昨年の3月に決定されました働き方改革実行計画におきまして、罰則つき時間外労働の上限規制を自動車運転業務にも法律の施行後5年後に導入されることとなりました。これを踏まえまして、国土交通省としましては、トラック事業において直ちに取り組む施策として、生産性の向上、それから多様な人材の確保、育成、それから取引環境の適正化などの施策について検討、具体化を進めることとしてございます。平成30年、今年の春を目途に行動計

画を決定し、長時間労働を是正するための環境整備など具体的な施策について議論が本格化していくこととなります。東北運輸局としましても、関係者の皆様と連携の上、取り組みを進めてまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日は、今年度実施しておりますパイロット事業の実施内容につきまして経過報告をさせていただくこととなってございます。委員の皆様から忌憚のないご意見をいただければと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【事務局 佐藤】

中屋敷部長、ありがとうございました。

それでは、これからの進行につきましては当協議会の座長の今野先生にお願いいたします。

よろしく申し上げます。

◎議 題

1. 福島県協議会における平成29年度パイロット事業の進捗状況について

【今野座長】

それでは、早速ですが、次第に沿って進めたいと思います。

まず、議題の1でございますが、福島県協議会における平成29年度パイロット事業の進捗状況について、事務局より説明をお願いいたします。

[事務局より資料1・資料2説明]

【岩崎研究主事補佐】

日通総合研究所の岩崎と申します。

ご説明いただいた資料の補足ですけれども、今回の対象事業者様である住友ゴム工業様、SRIロジスティックス様は資料にありましたように、以前から少し構内でのドライバーさんの滞在時間が長いという問題意識をお持ちでいろいろ改善されてきたというところでございます。既に待ち時間というものがほぼなくなっていたのですけれども、やはり積み込みの時間、手積みで一つずつタイヤを積んでいるところで、どうにかできないかというところで、そこも既に問題意識を持たれており、今回シミュレーションをしていただいて、やはり積載効率にすぐつながりますし、コストも上がってしまうのですけれども、そういったところで、今回の

事業にトライアルというものをご協力いただき、実行していただいたというところがございます。

今まとめているところで、トライアルの結果でございますけれども、積み込み時間が約30分、荷降ろしの時間が15分ぐらいということで、1時間ぐらいの拘束時間の短縮という効果が認められるというところがございます。

ただ、一方、やはり積載効率が下がってしまうとか、また、今まで使っていなかった架台を持って帰ってくる費用、そういったところがありますので、今後そのあたりが課題となっていくのではないかなと思っております。

あと、これはおそらく1社でやる問題ではなくて、国内のタイヤメーカーさんがみんな手積みでやられて、同じような問題を持たれているということですので、業界全体としてうまくその架台を共通化して、それをうまく取り回せるような仕組みというのができれば理想的なのではないかということで、そういった内容も今後まとめさせていただければなと思っております。

私のほうからは以上です。

【小坂社長】

日本PMIコンサルティングの小坂と申します。

今回アサヒビール様にこのパイロット事業にご協力をいただきまして、改めて感謝を申し上げます。ありがとうございます。

今回のこの事例でございますけれども、当初は着荷主を仙台の卸売センターへの待機時間の削減、これにフォーカスをして、大体11月ぐらいまで進めてきたのですが、やはり着側の待機時間、これは受付時間順ということで、必ず待機時間が発生するという仕組みです。ある意味、着側というのは、運送会社を待たせてもタダ、無料です。こういったマインドがやはりございますから、荷主勧告とか、いろいろあるのですが、なかなか実効性がなくて、この着側での運送会社を待たせてもタダ、なにも痛くもかゆくもないと。こういった状況がやはり国内蔓延していますから、そこに突破口を開くべく取り組んでまいりました。しかし、先方の着荷主の側の調整で頓挫してしまっただけでございます。

ここで、アサヒビールの福島工場様での積み込み時間、待機と積み込み作業、これもあわせて課題を抱えているという状況でございましたので、急遽テーマを切りかえまして、ご協力をいただきました。

通常期に1日当たり大体70台から90台ぐらいの車が福島工場に入り、また出て行く。これが

8月の中旬、12月の末の超繁忙期では、約120台の車が出入りしている。こういった中で物量が大きく曜日により、あるいは季節によって変動していく。こういった中で、構内作業のキャパ、80台処理できる最適な作業員、リフトマン、リフトの台数、一方で120台を最適に処理できるリフトマンと機材、なかなかこういったあたりの繁忙への調整というものもここで一つ悩みどころではございました。今回非常に大きな成果が出ております。このように成果が出ている要因としては、アサヒビール本社側でのリーダーシップも絶対に待機時間、作業時間を減らそう、構内滞留時間を必ず減らすんだという、福島工場のみならずほかの工場でもこういった取組みを展開しています。もう荷主さん自らこういったトラックをいかに待たせないか、ここに焦点を絞った取組みを本社のリーダーシップ、そして福島物流センターのセンター長様のさらなるこのマインド、こういったあたりの心の変化といいますか、マインドの変化、これが非常に大きいのかなというところです。

今回、着側、ある意味待たせても当たり前、タダ、こういったマインドのところもあれば、もう絶対に待たせない、少しでも減らしていく、こういったアサヒビールさんのマインドのシフトというものが今回のパイロット事業の成功につながっているのではなからうかと思えます。

現状、アサヒビールさんのパイロット事業につきましては、一過性の取組みでは全くなく、現状も将来も続いていくというような流れです。要はトライ・アンド・エラーをしながら、さらに継続的に待機時間、そして作業時間を減少させていく。こういった取組みで現在進んでおります。

以上でございます。

【今野座長】

どうもありがとうございました。ただいま資料1と資料2に基づきまして、事務局及び担当のコンサルタント会社の方からご説明をいただきました。これにつきまして、皆さんのほうからご質問、ご意見がありましたら、出していただきたいと思います。いかがでしょうか。どうぞ。

【右近委員】

事業1も2も同じ質問になるのですが、例えば事業1のほうの11ページの表ですね。これは例えば3回やって、積載効率238%、これは手作業でやるのに比べて2割減っているという認識でよろしいですね。3回目で111%とか、185%、130%、238%という数字が並んでいます

が、これは手作業でやると300%のものがこうなっているという認識でいいんですよね。

（「そうですね、はい」の声あり）じゃあ、問題は、持続性があるかという問題、まず第1チェックポイントは、経済的に合理性があるかどうかということなんですよね。ですから、例えば2割減の積載量でも、例えばドライバーの待機時間の時給換算に関してどうなのかという観点で検討していただきたいんですよ。要するに、気合を入れて改善をやっているけど、結局経済的合理性がないならば、それは長続きしないというのが基本だと思うんですよね。特に第2事業のほうは具体的に余り何をしたらと書いていないので、なかなか難しいんですが、待機時間を減らすのは荷主側のいろいろな創意工夫というか、情報処理にかかってくるかと思うんですが、積み込みというのはそれなりのやっぱりコストがかかるというか、それと削減した時間とのやっぱりコストバランスをまず第1チェックポイントという、その上で次の議論ということになるのではないかと思います。

【今野座長】

いかがでしょうか。それに関連して、もしございましたら。

【岩崎研究主事補佐】

そうですね。経済的合理性という面での現状はやはりちょっと難しいかなというふうに思います。

【右近委員】

両事業とも……。

【岩崎研究主事補佐】

私の場合は資料1のほうですね。どうしても積載率6割ぐらいになるので、コストは150%ぐらいになってしまうんですね。そういうところで、やはりちょっと今のところ今後続けていくのは……（「このコストはそういうことのコストなんですか」の声あり）難しいかなというところで、じゃあそれをただ難しいといっても、それはそのままにしかならないので、ほかのやはり国内のタイヤメーカーさんも同じような悩みを抱えていらっしゃるということで、そことうまく協力して、これをある程度荷主さんのほうでご負担いただけるようなところにはどうしていくかという、そういう議論が今後必要になってくるのかなと考えております。

【右近委員】

これは例えば一番コストパフォーマンスが悪い中で良いのはどれになるんですか。

【岩崎研究主事補佐】

悪い中で良いのが今回実験をやったこの3段PCですね。2回やった場合ですね。1回だとどうしても運べる量が6割ですので、今までやっていた分を運べないとなると、2回それが必要となります。となると、コスト的に150%ぐらいで実施できるので、今回一番妥当なのはここだと。

【右近委員】

コスト5割アップだけれども、作業量としては2割4歩以上アップということですね。わかりました。

【今野座長】

その他の点でももしございましたら、皆様のほうからご質問をお願いします。いかがでしょうか。お願いします。

【田母神委員】

すみません。運輸労連の田母神と申します。

パイロット事業1のほうの今のシミュレーションの関係ですが、このシミュレーションは基本的に例えば関東向けのお客さんのほうに運ぶ物量そのものを1運行から2運行にしたというパターンでのコストを考えて物量を輸送するというふうに考えているのか。

ちょっとそこの説明が明確でなかったので質問なんですが、横持ちをする作業がこれによって効率化する話なのか、ちょっとそこら辺を少し教えていただきたいと思います。

【岩崎研究主事補佐】

この資料にあるものは、福島工場から郡山のセンターに横持ち輸送をするというところのシミュレーションになっています。ただ、この内容については、ちょっとコストのところは私どもも詳しい話は教えていただけない部分があるんですけども、これをお客さんというか、

関東向けの輸送についても同じような考え方になるのだけれども、コストがちょっとそのあたりどうなのかというのがわからないんですけれども、一応このデータとしては郡山の横持ち輸送でまずやっていただいています。

【事務局 及川】

10ページ目の下段のほうに一応場所、郡山DCということで、工場から流通センターまでということになって、これでただ、関東向けになると距離はどうしても長くなりますので、2回はちょっときつくなると思いますけれども、郡山と白河ということで、これで2回長くなり、回数を重ねれば3回までは十分可能かなというようなシミュレーションをしていただいたというふうに理解しております。

【今野座長】

その他ございませんでしょうか。

【細川オブザーバー】

住友ゴムの細川です。よろしくお願いたします。

我々第1事業のほうをやらせていただいたんですけれども、これは工場から我々倉庫のほうまでの移動ということで検証させていただいたんですけれども、今回ちょっと発表のほうで、荷主側さん、荷役業者さんの問題でということで、第2事業のほうで、着荷主さん側の都合でできなかったというところが出ましたけれども、我々も実は流通センターから我々の着荷主さん、流通センターから先のところでも同じようにやっぱり待機時間が発生しています。そのところで非常に次の我々の課題だなというふうには思っているんですけれども、今回ちょっとできなかったということですが、もし差し支えなければ、どんなことをやろうとしたのかなど、試そうとしたのかなというのをもしあればちょっと教えていただきたいなど、参考にさせていただきたいと思うんですけれども、いかがでしょうか。

【事務局 及川】

第2事業で、結局着荷主側のほうの取り組みをどんなことをやりたかったのかというお尋ねでありました。であれば、すみませんが、小坂社長お願いします。

【小坂社長】

今回、着荷主側での課題、問題としては、待機時間が長いということが明確な問題としてありました。この原因としては、まず、バース接車ルール、これが受付時間順ですよということですね。であり、さらにもう2つ目のポイントとしては取り降ろしの作業の時間がやはり長くなるということです。要は、好きな時間にどの時間帯でもいいので、受付をすれば、順番を待って降ろせませうと。こういったルールになっておりますから、そうなりますと、倉庫作業の格納の順番とか、そういったものを全く考えずに、基本的に好きな時間に来てもらう。こういったあたりの倉庫作業の処理にも非常に問題があり、非効率につながってくるということです。

ですから、ある程度例えばアサヒビールは、朝の何時に積み降ろしをするのが効率的だ。じゃあその次にキリンビール、サッポロ、サントリー、そういった飲料品メーカーを束ねて、そういった専用のバースをつくれればいいじゃないかと、あるいは時間を例えば11時から飲料品だけを集中して降ろせるような指定時間を設定したらいいじゃないかと。そうすれば、構内作業の荷受作業の効率化、つまり作業時間が短縮化される。なおかつ接車のほうも指定の時間がありますので、その時間に入るような運行計画を立てれば、待機時間も削減すると。こういったあたりを狙ったわけですが、やはりそうすると、倉庫作業の格納側の作業員のほうが今までの作業ルールをある程度変えていかなければいけない。こういったところが今回ボトルネックになりまして、調整がこの短期間では困難だというようなことで、頓挫したところでございます。

これは飲料品という食品の卸での着荷主側の特徴でございます。

一方で、こういったタイヤとか、あるいは産業機械とか、そういったあたりの着側での問題というのもほぼパターン化かされておりますので、やはりこれは荷種と申しますか、貨物の種類、こういったもののそれぞれの現場の特徴が異なりますので、またご参考にしていただきますと幸いです。

【細川オブザーバー】

すみません。ありがとうございます。ちょっともう一つ聞きたかったのが、受け側のほうは作業を改善、時間を区切れればいいと思うんですけども、トラック業者さんのほうが大体着いた後に次の荷物を持っていらっしやって、皆さん朝一に降ろしたい。早く次の仕事に行きたいということで、どうしても我々もそうなんですけれども、朝一番に順番に倉庫の前にずらっとトラックが並んでしまうというところで、ここを例えば今のメーカーさんによっては時間を区

切るということをもし仮にした場合に、運送会社さんのほうから何か反応というか、クレームとか、そういうのは出なかったのかなと。されていないということですが、その辺をどうお考えだったのかなというところを知りたかったんですけども。

【小坂社長】

まさにおっしゃるとおりです。朝一番に降ろしたい、そのために4時、5時に受付をして、そして朝一番に降ろし、そして次の仕事に向かうために朝一番に降ろすと。これはどこの運送会社さんも大体同じ共通パターンをお持ちです。

ですが、今回はある程度時間が指定されれば、その時間にまず行って、その後の仕事についてもある程度時間が柔軟に組み立てられるような、そういった複数の運行を持っているような運送会社さんを使うということも想定されましたので、例えば、朝8時に荷降ろしをして、バースを8時半に出る。こういったパターンを繰り返して、一番効率的な運送会社さんだったんですけども、ただ、これは小規模のところであれば、もう次の仕事がありませんので、うまく組み替えられないんですが、ある程度荷量を持った大規模なところだと、11時にしてもほかの仕事にしっかりつけられるような、そういった車両をうまく回転できるような実運送会社を使うということも一つです。

あと、そういった朝一番というものもあるんですが、車建で1カ所降ろしというパターンと、4カ所ぐらい貨物を持って降ろすというケースも中にはあります。今回、アサヒビール様ではほぼ1社、1カ所というのが中心なんですが、その卸センターでは3カ所降ろし、4カ所降ろしの荷物を持って、そちらに来るという事例も現実的にあります。そういった運送会社がありました。そういった場合には、ほかの荷降ろしの時間、1回受付をして、そこに並ばずに、受付だけして、ほかのところに降ろしてぐるりと回ってきて、また戻ってくるとちょうど待機時間なく入れると。こういったルールを採用しているものですから、複数降ろしの場合には、非常にメリットがあるということもありました。ですので、このあたり何カ所降ろしがあるのかということも考慮に入れる必要があったのかなというところでもございました。

【細川オブザーバー】

すみません。どうもありがとうございました。

【今野座長】

よろしいでしょうか。それでは、その他ございませんでしょうか。

着荷主側でちょっと時間がおくれた場合にも経済的にはただというのは、これはほとんど確立した慣行なのですかね。何か遅れても、時間指定があってもそれが降ろせないというか。

【小坂社長】

そうですね。今の運送業といいますか、この全体の取引の慣行としては、今は込み込み運賃ということで運賃の中に待機も作業も高速料金も全部込み込みと、こういったのが見る限り日本国内の約7割、この込み込み運賃が約7割程度になります。あと別建ということで、待機料、積み込み、取り卸し、こういったものが別建で分かれているのが今国内で調査しますと2割ぐらいだということです。

ですから、大方は込み込みという形になっているものですから、待機料金についても運賃を払う側としては込み込みで払っているとは言うんですが、運送会社の側からすると、そんな待機時間料なんてほぼもらえていない低い運賃だと、こういった認識でおられます。

ですから、現実原価計算をして、運賃関係を見ていきますと、ほぼ着側の待機のコストは運賃には反映されていないというのがこれ実態のところでございます。ただ、今回新しい標準運送約款がつけられまして、これが運賃取り卸し料の待機料、こういった形でルール化されたんですが、こちらのほうも浸透、実効性があるレベルに進んでいくのにどのくらい時間がかかるかなというところで今見ているところでございます。

【今野座長】

参考資料の2のほうにきちんと去年の11月より運賃と料金を分けるという、後で誰か説明はあるんですか。

その他、いかがでしょうか。ほかに質問、ご意見は、よろしいでしょうか。

どうもいろいろありがとうございました。

それでは、今年度のパイロット事業につきまして、実証実験の結果を取りまとめていただくということになりますが、よろしいですか、皆さん。

【右近委員】

最後の話題がまさに改善協議会のメインテーマなんですね。その着荷主側が非常にそういう

従来慣行のまま、そのまま行こうというイメージが伝わってくるんですけども、例えばその改正標準約款に対して、着荷主さん側はどんな意識を持っているのかとか、その辺をもっともこの場で掘り下げてくれないと、せっかく改善協議会なんですから、その辺はどういうふうに弁明しているんでしょうか、着荷主側は。時間がないからとりあえずはこれで今までどおりやってくれと。その次はって聞きたくなるんですが、その辺は、あえて実施しなかったんだから、問題にしないというならまあいいんですけども、それはないですよ。それは発荷主側だって同じような意識でアサヒビールさんは頑張ったというのが非常にモチベーションとしてこういう永続力というか、続いていく力もある感じを受けたんですけども、着荷主側は何だこれという感じがしたものですから。

【今野座長】

どうぞ。

【平栗委員】

すみません。ヨークベニマルの物流を担当しています平栗と申しますけれども、着荷主になるのか、センターの運営をしてもらっているところというのがあって、卸というのもあるんですね。我々は卸からセンター、あとメーカーからダイレクトに入るところと、いろいろなパターンで商品というのが流通されていると。やっぱりおっしゃるとおり、センター側としまして、その商品を午前中のうちになるべくだったら格納して、お店側の発注を受けて、そこから今度受注出荷というのを必ずリードタイムの短い中で、どれだけ効率よくやれるかということをやっぱりやっています。それは卸との違いがあるのかもしれないんですけども、そうすることによって、やっぱり在庫回転をよくしていかない限り、商品というのが回っていかないと。ですから、我々のセンター側でいうと、やっぱり時間帯別にもバース指定をしながら、どんな形で商品の入れ方をしようかと。

ですから、単独で来ていただいている飲料メーカーさんだというのは車建で来ますと。であればそこに早目に先に来てもらって、お昼までに終わらせるのであれば、ぎりぎりの線でいくと11時ぐらいだと、今度は混載便と、路線を含めた、こういうところはやっぱり荷降ろしに1時間以上かかってしまうよと。いろいろな商品を持ってきて、格納までというよりも、我々は検品までを受付と荷降ろしと、ここまでを契約として運送会社さんのほうとやっている部分があるので、パレットでぱっと持ってくるものに関しては、朝から一括10台を全部入れて、そこ

から納品をしていくと。これは発注にもよりますけれども、そんな工夫をしながら、アイテム数も多いものですから、なかなか毎日毎日の中で、それがぴたっと12時までには終わるとというのは、繁忙期だとこれが1時ぐらいまでにはなりませんけれども、極力荷待ち時間は最低でも1時間以内ぐらいまでには降ろせるような対策というのを去年の11月ぐらいからそういうところもあったので、全部荷受けをしながら、時間帯別にどの商品、どの取引先、どの運送会社さんに今来ていただいて、一番効率がいいやつを1月なんかでも実はチェックをしながら、1時間以上は2%ぐらいしかないというのを各センター、3つも4つもあるものですから、その中で標準化をしながら進めていると。

別にこれはうちのほうがこういったことがいいというわけではないんですが、卸との違いもあるのかなと。卸ってその場ですぐにまた商品を出荷するというタイミングがあるかないか、格納だけというところもあるので……（「次のためのやっぱりオペレーションが必要でしょうからね」の声あり）我々はその日その日が入って出すみたいなのがどうしてもあるものですから、作業がそういう意味で一連の中でやってしまうということもあって、ちょっとずつ工夫をしながら、滞留、待機はしないような形で今進めているものが今の実態です。

【今野座長】

よろしいでしょうか。

【右近委員】

そうすれば標準約款もウェルカムだということ、ウェルカムとは言わないですけども、やぶさかではないということですね。

【平栗委員】

そうしないと多分我々のそのセンターの稼働が悪くなってしまうというのがどうしてもありますので、どうしてそこをうまく在庫回転をしながら、やっぱりやっていくかというのが一番のポイントになるかと思います。

【右近委員】

というふうな提言をやっぱり報告書に書いてほしいと。

【今野座長】

西條さんどうぞ。

【西條委員】

日本通運の西條でございます。お世話さまです。

今日ここにいらっしゃっているお客様というのは、非常に意識が高くて、さっきリーダーシップがあつてうまくいったところなんですけれども、そういうところにちょっとまだ協力できないよと。要は先ほどの改正標準運送約款とは何ぞやと、その存在すらも知らないまだ卸さんとか、着荷主さんもたくさんいらっしゃるわけですよ。ですから、ここでは意識の高い皆さんがいて、このように協議できますけれども、何も知らない方々に改正標準運送約款を周知いただいて、どう協力いただけるかというところがこれからのすごく大きな課題だと思うんですね。ですから、今回の協議会も含めてどのようにアピールをしていくか、PRをして知らない方々に周知いただいて、それで協力をいただくかというところがすごく大きな課題だと思っています。それは私も事業を営む上でどう直接のお客様じゃない方々にアピールをしていて、ご理解いただくかという非常に悩んでいるところでございますので、ぜひそういった面からも皆さんからいろいろな角度からのアドバイスをいただければありがたいなと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【今野座長】

パイロット事業でそういうことも含めて、展望を持ちながらいい解決策が出てくると、それも行政のほうの指導もかなりやりやすくなるんだと思いますけれども、いろいろ大きな課題ですけれども、ぜひまとめて考慮しながらやっていただきたいと思います。今までのご報告等、あるいはご意見等を踏まえて、結果の取りまとめということで作業をやっていただいてよろしいでしょうか。（「はい」の声あり）

それでは、事務局において適切に進捗管理をしていただいて、まとめていただきたいと思えます。

2. 荷主実態調査等の実施について

【今野座長】

それでは、続きまして議題の2のほうに入りたいと思います。

荷主実態調査等の実施についてということですが、事務局よりまず説明をお願いいたします。

〔事務局より資料3説明〕

【今野座長】

どうもありがとうございました。荷主実態調査を郵送して、回収を行っているという報告ですが、何かこれにかかわってご質問、あるいはご意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、このことにつきましては、東北管内各県協議会において、荷主実態調査の結果をまとめてこの協議会でご報告をいただくということになりますが、よろしいですか。（「はい」の声あり）

どうもありがとうございました。

3. その他

【今野座長】

それでは、議題のほうとしてはその他とございますが、事務局より何かありますでしょうか。

〔事務局より参考資料1から3説明〕

【今野座長】

どうもありがとうございました。今参考資料の1、2、3につきまして事務局より説明をしていただきましたけれども、何か皆さんのほうからご質問ございましたら出していただきたいと思えます。いかがでしょうか。

運送約款というものの性格は、こういうものが望ましいというひな形にとどまっているんですか。

【事務局 及川】

標準運送約款自体が契約内容とご理解いただければいいと思えます。こういった運送の場合にはこれぐらいに運送運賃が必要ですか、値段は運賃表という形で届けていただくわけがございます。ルールを定めているものになりますので、その運賃を出すためには、約款の中にこう

いったルールに基づいて運賃も算定しますよという内容にもなっております。

【今野座長】

今回の改正は先ほども議論がありましたが、運賃と料金というのを区別するよにということ、そういう約款でそのよにということなので、これに違反しているとかという話ではなくて、契約する際の一つのモデルとして存在しているということですね。

【事務局 及川】

法的にはその約款を利用するというのが基本になっています。じゃなければ自分で独自の運送約款をつくった場合は認可をもらわなければいけないというような扱いになります。

【今野座長】

その他、いかがでしょうか。

【田母神委員】

標準運送約款の件についてなんですが、基本的に長く要は商慣行としてトラックドライバーのやる仕事の範囲みたいなものがお互いのお客さんとの間で組み立てられているので、いきなりこういう約款に基づいて今度契約してくださいと言っても、なかなか一気に進むものではないと。ですから、例えば広報活動とか、そういうことをするにしても、こういう契約をして、こういうことをやっている事業者さんなり、着荷主さんなりがいるんだというのをどんどんアピールしていく、そこが非常に物流を考えて効率化を考えて、コスト的なものを計算してやっているんだという事例をどんどん出していくようにしないと、基本的にはただ「こういう約款ができました。はい、これに基づいて払ってください」と言っても、なかなか私が知り得る範囲では払っていただけるよに、お客さんが「はい、わかりました」とはならないということなので、やっぱり優良な企業集団で、こういうことをきちんと認識して、物流に関してもこういう考え方に基づいてきちんとやっているという事例で、ああそういう企業の商品はどちらかというと同じものをつくっているんだたら率先して買おうというふうな意識になっていかないと、やっぱりそういうことに取り組もうということにならないので、ぜひ今は、ちょっとここはご要望ですが、どんどんアピールをして、そういうことで成果を上げている企業をどんどん公表するような、そういう取り組みをぜひお願いしたい。以上です。

【今野座長】

今のことに関係しているものでいいですが、どなたかございませんでしょうか。

何か先ほどの話だとかこういう形で運賃と料金をきちんと分けるというのが非常に合理的なような感じはするんですけども、合理的だから普及するというわけではないのかもしれませんが、ただそれがうちも取り入れようというふうになるのはやはり経済的なメリットとか、あるいは労働者が、運転手不足なんかそういう意味では働く人が何とか確保できるとか、そういう具体的なメリットがないとなかなか広がらないんでしょうかね。労働関係だと何かそういうことをやったところには補助金を出すとかというのはよくありますけれども、そういうのは、標準約款だから、どうやって政策誘導していくのかなというので……。こういうふうには運賃と料金を分けるということは運転者というか、労働者にとってはメリットだとかということは余りないんですか。労働組合なんかではどうですか。そういうメリットなり、明確な労働の中身をはっきりさせるというのは。

【田母神委員】

今までは基本的にコンサルなんかも言っていたとおり込み込みなんですよ、運賃が全て。どこまでやる料金がその運賃に入っているのかも不明確だと。それを明確化していこうということなんで、手間賃が発生する、積み降ろしが発生する、棚入れが発生する。これはあくまでも本来であれば別な作業ですね、運賃とは違う作業ですねと。だからその分は応分の本当は負担をしてほしいというのを運送会社側が襟を正してやっていきたいと思いますということですよ。

余計な話かもしれませんが、貸切バス事業のほうで大変重大な事故が発生して、今貸切バスの料金というのが安全性を担保する運賃という考え方に変わりました。したがって、代替の運転手であったり、運行の指示であったり、管理であったり、いろいろなものにかかるコストを見込んで、一定の運賃をもらいましょうということになって、今非常に国内の貸切バスの料金が比較的高くなっています。今まではどちらかというと安かろうで、とにかく安いバス屋さんを探して歩くということだったんですが、今それでやって、結果重大事故が発生して、何人も死亡者を出すような事故を起こしてしまったので、やはり少し意識が変わってきました。

ですから、トラックもどちらかというとそういう安全性を担保するために、ある程度事業者さんが値引いてもいい料金というのが設定できれば、もっと安心して働けるようになるし、安心して働けるということは、この業界のドライバーとして働いても大丈夫だなということにな

ってくるんだろうと思います。ぜひそういうふうになっていただくよう私どもも努力はしていきたいと思いますが、そういう意味では、先ほど言ったとおりいろいろな成果を上げている企業が、こういう企業があるんですよ、ぜひ皆さんこういうことに取り組んでいただけませんかというふうなアピールができるとやりやすいのかなというふうな考え方で発言をさせていただきます。以上です。

【今野座長】

私もよくバス旅行を利用するんですが、最近バスに星がついているんですね。1つ星、2つとか3つとかね。この前乗ったやつは2つついていて、これはどういうことだと言ったら、いろいろ条件が出されていて、やっぱり少し高くなるけれども、つまり安全性ですね。それは人命にかかわるから、荷物とはちょっと違うのかもしれないけれども、高くてもやっぱり安全なほうがいいというかなり意識が、そのほうが何とかレベルを3つ星にしようということで高めようとしているバス会社があるんですけども、あまりトラックの場合は、私の記憶で、例えばあんまり早く輸送したときには何かクレームがあったんでしょうかね。何か例えば100キロゾーンなのに、120キロぐらいでずっと行っているとか、あんまり早く運送してはいけないんだという話が、あれは何か規制があるんですか、トラックの。（「スピードメーターはですね……」の声あり）スピードはありますけれども、荷主とか、着荷主のそういうところは早くは頼まないとか、そういうところまではいっていないんですか。テレビなんか見ると、余り早く行ったりすると、あんまりやっぱりお客さんが逃げるといえるか、いろいろな業種で違うのかしれませんけれども、そういうのを記憶していたんですけども、ちょっと違いますかね。

何か事務局の報告についてご質問ございませんでしょうか。特にございませんか。

それでは、今日はいろいろと貴重なご意見をいただきまして、次回の協議会では平成29年度のパイロット事業を取りまとめていただきまして、報告書案の提案をしていただくということになると思います。事務局、その点をよろしく願いいたします。次回の協議会においても活発なご意見をお願いしたいというふうに思います。

本日の全ての議題をこれで終えたいと思うのですが、よろしいでしょうか。（「はい」の声あり）

それでは、事務局のほうに。

【事務局 佐藤】

今野先生、ありがとうございました。

◎閉 会

【事務局 佐藤】

最後に、協議会の閉会にあたりまして、福島労働局労働基準部の川又部長よりご挨拶申し上げます。

【川又労働基準部長】

お疲れさまです。労働基準部長の川又です。どうぞよろしく申し上げます。

私の前職は、本省の中央協議会を運営して労働条件政策課で、助成金制度とか、あるいはソフトな部分で何かできないかということを行っていました。去年の4月から福島労働局に来ておりまして、皆様にいろいろとご協力いただいているところでございます。

本日、委員の皆様方には非常に活発なご議論をいただきまして、まことにありがとうございます。また、今年度のパイロット事業にご協力いただきました住友ゴム様はじめ、いろいろな企業の方々にご協力をいただきまして、ありがとうございます。本日の経過を踏まえまして、取りまとめが行われるわけでございますけれども、先ほどトラック協会の会長様からもお話があったように、いろいろな委員の方々の意見を踏まえた結果ができるものと思っております。

また、冒頭にもご挨拶があったとおり、今、厚生労働省では働き方改革に関連した非常に多くの法案が提出されようとしております。その中で長時間労働、トラック運転手の場合は改善基準等また別途ありますが、やはり長時間労働、特に80時間を超える残業とか、100時間を超える残業というのは非常に問題化されております。今後、改正法の施行後はそういったところを含めまして、非常に強力な対策が推し進められるということが考えられますが、一方で、法律で規制しただけでは、当然直らないところもありますから、やはりソフトな部分、助成だつたりとか、自主的な改善を促す施策等が世の中に出てくると思います。我々は情報を早くとりまして、皆様にお伝えしたいと思っております。ぜひまたこういう機会がありましたら、その都度情報を提供していきたいと思っております。

この協議会の場におきましては、ここで終わりということではございません。また、協議会の場でいろいろな対策が進められていくものと思います。引き続き、皆様方からは貴重なご意見をいただきたいと思っております。

本日はどうもありがとうございました。

【事務局 佐藤】

川又部長、ありがとうございました。

長時間にわたるご議論で貴重なご意見を承り、ありがとうございました。

今回の協議会の議事録につきましては、委員の皆様にご確認をいただいた後に公表させていただく予定としております。

次回は3月に開催させていただきたいと考えております。早速開催日の日程調整を後ほど事務局よりご連絡させていただきたいと思っております。

以上をもちまして、第8回トラック運送における取引環境・労働時間改善福島県協議会を終了いたします。

本日は、お忙しい中、まことにありがとうございました。