第10回鳥取県トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会　議事概要

平成30年11月5日（月）
13:30～15:00
鳥取労働局　4F　大会議室
出席者名簿：別紙のとおり

Ⅰ．開会

Ⅱ．議題

1.取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインについて

ガイドラインについて説明

（質問）

ﾄﾗｯｸ事業者：ステップ4，5。運送会社側で最大限の努力をして、できない部分を荷主に相談する。時間・経済面の検証を荷主と図る。ステップ4，5のダブル、トリプルの取り組みで行っていくのが基本的なスタイルと思う。

（回答）

コンサル：今回、実証実験的に行っているケースが多い。ステップ5は課題も多いと考えての特だしである。現時点では応分の負担が原則と言えるではないか。

（質問）

学識経験者：パレットの規格化はどのような状況か。

（回答）

コンサル：経産省推奨のパレットの規格は1100×1100であるが、自動車関係業界の方は 1200×1000 の規格を用いることが多い。運ぶ貨物の特性や他の輸送機関の都合もあるので、これらの点については課題がある。また、市場によってはパレットの管理が難しい場合もある。

（質問）

荷　　主：農産物の出荷。ステップ4、5。費用分担。東京に行くのに、運送事業者に費用の明細を出してもらうことがなかなかない。運賃が元請けでも、下請けを使っても変わらない。運賃を何をベースに考えればよいのかがわからない。費用の内訳を出してもらうことはできないのか。

（回答）

コンサル：国土交通省としては、原価計算の活用について公表している。これを活用し、別途準備されている計算可能なエクセルシートを活用すると原価が車両別、ルート別や顧客別に出せる。手引きとして出しているので参照してもらいたい。

業界毎に状況が異なる。日用品のケースで、16パレット単位での発注を実施して効率化を図っている例がある。（丁度1台分）。農産品は運賃をいわゆるどんぶり勘定的にやっているとよく伺う。商取引なので駆け引きもあ

るが、ドライバー不足等でどうしようもなくなっているのが現状である。下請けや孫請けはさらに事情を複雑にしているが、そろそろ議論の俎上に載せる時期に来たと思う。

（質問）

荷　　主：冒頭、発荷、着荷、運送事業者の対話が必要とお話がありました。発荷と運送事業者の事例が多く、着荷側の事例はないか。私どもでは荷物を卸す側に行って荷卸し作業員が居るのは 2 割ぐらいで、残り 8 割はドライバーが荷卸しを行っている。着荷側はお客様でありなかなか切り出せない。また、切り出したとしてもこちらの提案をのんでくれないのが現状。参考となる事例はないか。

（回答）

コンサル：中央協議会の資料。2 枚めくると、パイロット事業の参加者の組み合わせが載っている。これを見ると、着荷主も参加している。着荷主は企業の調達部門。意識をどうやって上げるかは大きな課題。

発荷主の営業部隊が営業時にお届け時間を聞いてしまうので厳しい時間が指定されるケースが散見される。ただ、自動車業界はサプライチェーン上で在庫最小からの時間の指定が厳しいので変更は難しい。

荷役をドライバーが行うのではなく、荷卸料をもらうように交渉するのがあるべき姿。

スペースがあれば現状よりも早い時間に配送することを交渉することも考えられる。荷役は取引条件への記載が理想である。

（質問）

荷　　主：荷役の問題について、行政からしっかり PR をしてほしい。

（回答）

行　　政：荷物の積み卸し等の付帯業務のサービス化が恒常的に行われており、ドライバーの負担が増えていること、ひいてはドライバー不足につながっていることがここにきてクローズアップされている。H29 年に標準運送約款を改正し、運賃とその他料金を区別することで、付帯業務に対する対価を収受しやすい環境をつくってきたところであるが、それでも荷主の方に受け入れてもらえないところもあるかもしれない。お聞きする話では、発荷主に比べて着荷主の理解が、特に遅れているように感じる。本来誰が負担すべきコストなのかを労働局さんとも連携してしっかり周知していきたい。

2. 労働時間法制の見直しについて

資料に沿って説明

（質問）

荷　　主：労働者 1 人につき年 5 日の年次有給休暇取得を企業に義務づけるとあり、

罰則もあるようだが、罰則は１事業所につきか。それとも１人につきか。

（回答）

事 務 局：罰則は１人につきである。

3.第９回トラック輸送取引環境・労働時間改善中央協議会の概要について

資料に沿って説明

4.取引環境と長時間労働の改善に向けた新聞広告等の実施について

事務局から新聞広告等の実施について提案、→各委員了承。

行　　政：事務局の発言の中で、新標準運送約款を選択している事業者の割合が、全国で約 50%、中国管区内で約 57%、鳥取県内で約 35%という説明があったが、鳥取県の数値が平均よりかない低いところである。県内の事業者の貨物輸送の内、約 80%が県内で完結する物であり、中国地方の外に向かう輸送はわずか約 6%にとどまっている。そのような中で荷主と運送事業者が長期間にわたり関係を持つことにより、今までと同じ約款を継続して使用している印象がある。県がトラック事業者に対して行ったアンケートでは、60%以上が人材不足を実感しており、95.5%の事業者が、人材不足を解消するためには労働環境の改善が必要と回答しているところであるにも関わらず、新約款の使用が少ないところである。地域の物流手段の確保のためにも協議会等でしっかり議論をしていただきたいところである。

5.その他

特になし。