

第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山口県地方協議会 議事録（概要）

1. 日 時

平成29年3月8日（水）14時00分～15時30分

2. 場 所

山口県トラック協会研修会館（2階会議室）

3. 出席者（委員）

末永 久大	弁護士法人末永法律事務所 弁護士
河向 英利（欠席）	山口県商工会議所連合会 常務理事
寺田 徹郎	山口県中小企業団体中央会 専務理事
廻本 学	全国農業協同組合連合会山口県本部 営農推進部 部長
山本 彰	積水ハウス株式会社 山口工場製造部 物流グループ長
喜多村 誠	防府通運株式会社 代表取締役社長
伊達 明彦	岩国通運株式会社 代表取締役社長
河崎 静生	一般社団法人山口県トラック協会 会長
高橋 則彦	一般社団法人山口県トラック協会 専務理事
吉田 昌裕	山口県交通運輸産業労働組合協議会 事務局長
小松原 正俊	厚生労働省山口労働局長
中西 孝	厚生労働省山口労働局労働基準部長
鵜沢 哲也	国土交通省中国運輸局長
岡田 和史	国土交通省中国運輸局山口運輸支局長

4. 議 事

議題1 平成28年度パイロット事業（実証実験）について

資料1 「山口県パイロット事業における改善検討」

～ 日通総合研究所から説明 ～ 一省略一

■ 質疑応答（議題1について）

（喜多村委員）

○荷主の理解と協力があってこそその効率化が図られた事例だと思う。

荷主が自社での在庫保管を圧縮して外部倉庫に持つて行くための横持ちや入出庫など、荷主にとってもさまざまなコストが発生したのではないかと。

○トータルとしての物流コストが現行より上がるものについて、その範囲が許容限度内であればまだしも、大幅にコスト増となるものはなかなか荷主も良しとはしない。今回の外部倉庫のさらなる利用についてはどうだったか。

（末永座長）

○元請運送事業者が荷主の工場から外部倉庫となる自社営業所間の近距離輸送をやっているということだったが、それがどのようにコストとして反映されているのか。

(日通総合研究所 金澤 Principal Consultant (以下、P C))

○まずは荷主側に、工場内の在庫の状況が悪いためにその他の作業効率が下がっているのではないかととの問題意識が元々あった。そのため、ある程度のコストがかかっても、結果として工場内の作業効率が上がるのであれば許容しようという認識が背景にあった。

○元請運送事業者の外部倉庫に出すわけなので、当然、保管料なり横持ち輸送にかかる運賃が発生することになるが、それは荷主にとっての許容範囲であったということではないか。

(末永座長)

○パイロット事業を実施したことで、荷主の在庫が圧縮されて、整理することによって出しやすくなるというのは分かった。その他に荷主側にとってのメリット、何か良い影響のようなものはあるか。

(日通総合研究所 金澤 P C)

○荷主にとって、外部倉庫に出すというのはコストがかかることだが、一方で構内作業には荷主の関連会社に関わっており、当然、そこにもコストがかかっている。構内作業が効率化されることによって、そこではコストダウンが図られるという効果もある。

○工場内で保管している製品は経年で痛むといった性質のものではないため、工場内には非常に古いものも保管されていた。今回、在庫を減らすという観点で見直しを行った結果、工場内の棚卸しができたというのも一つの効果として挙げられる。

(末永座長)

○パイロット事業を通じて、実際に現場で作業している人の感想といったものを聞いているか。

(日通総合研究所 金澤 P C)

○構内作業を行っている会社から直接聞いたわけではないが、荷主を通じて若干、作業面の話は聞いている。ただ、彼らは平常と同様に指示された作業をこなしたと言う認識のようで、パイロット事業自体に対する特別な感想はなかったようだ。

(末永座長)

○荷主側の立場としては、通常からされているのかも知れないが、倉庫の整理とか業態の改善とか検討されていることはあるか。

(廻本委員)

○倉庫の収容能力には限界があるので効率良く使う必要がある。

○当社で取り扱っているものは農薬。農薬には散布する時期があり、春先に撒くことが多いが、その時期を過ぎると次の商品を入れれないといけない。

○倉庫作業は外部に委託しているが、通常使う倉庫を効率良く使うために、他に営業倉庫も借りている。

○奥の方から先に出さないといけないような作業にならないよう、適正な在庫量とするということには常に意識している。そのためにかかる運賃等のコストは当社で負担している。

(山本委員)

○在庫は常に最低限でと考えているが、繁忙期などは先を見据えて必要に応じて在庫を持つという

こともある。

- 在庫が増えてかわしながら作業をしないといけないということにならないよう管理しているが、全部が全部上手くいっているかというところでもない。

(末永座長)

- 荷主側でも改善のオペレーションが重要となる。
- コストそのものを全体で算定することはできないだろうが、荷主としてはコストが増える可能性があるということか。

(日通総合研究所 金澤PC)

- 今回のトライアルでコストの算定まではしていないが、構内作業の部分が幾分圧縮できるとはいえ、トータルとしてのコストはいくらかかってくる。
- 荷主の中では、こうしたロール状の荷姿の物をトラックに積み付けるから時間がかかっているのので、専用ラックを作ってあらかじめそこに置いておいて、ラックごとトラックに積めば荷役の改善ができるのではないかという意見があった。
- ラックを新たに購入するとなると荷主の負担で買うことになるが、そのための投資をすることによるコストには、それほどの負担感を持っていないように感じた。全体の作業効率が改善できるのであれば必要な投資であると考えているようだ。

議題2 今後の協議会とパイロット事業のスケジュール等

資料2 「今後の協議会とパイロット事業のスケジュール等」

～ 山口運輸支局から説明 ～ 一省略一

■ 質疑応答（議題2について）

- 特に質疑等なし。対象集団の選定については事務局に一任することで承認。

議題3 第5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3 「第5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」

参考資料1 「トラック運送事業者のための価格交渉ノウハウ・ハンドブック」

参考資料2 「運送委託者向けリーフレット「こんな取引を目指しませんか？」」

～ 山口運輸支局から説明 ～ 一省略一

■ 質疑応答（議題3について）

(末永座長)

- 運送事業者の方に伺いたいですが、価格交渉については難しいと思っているか。それともきちんと価格交渉ができていますか。

(伊達委員)

- 当社の場合、真荷主について業績が非常に良いとの新聞報道があった。燃料も若干上がっていることから、今こそが値上げ申請のチャンスと考え、先週、値上げ交渉のお願い文書を発したところ。概ね感触としては良い。まもなく答えが出るのではないかと考えている。
- 今、物流三者による共同協議会を設けて、運賃を含め、効率的な運送についての協議をしている。その中で強くお願いしているのが荷積みのパレット化。
- 現在は、手積みが若干あり、特に夏など積み込み作業は過酷。少しでも連続積み込み時間を短くして、

強制的に休憩を取るようという配慮をしてもらっているが、これをさらにパレット化できれば、作業時間は非常に短くなるし、荷物の破損や労災の防止にもつながる。

○大手は今、景気が非常に良く、経営内容も良くなっている。今こそ、荷主に対して運賃要望しようではないかと三者協議でも徹底した。近日中に運賃改定の要望書を出す予定。

(末永座長)

○今、人手不足の話がある。なかなか業界に人が集まらない状況。ぜひ労働組合の立場からも意見を聞かせて欲しい。

(吉田委員)

○運輸業界に人が集まらない原因として、規制緩和以降に事業者数が増えたことがまず一つ挙げられる。それに伴ってトラックドライバーの労働条件が悪くなった。

○事業者数が増えたことによって、悪徳な運行をする事業者も増えた。それに対して荷主サイドが安ければ良からうという発注をし出し、全体的な業界の品質が下がって事故も増えた。

○こうしたことを背景に、若い人がトラックドライバーを敬遠するようになったし、ドライバーの高齢化という問題もある。人手不足の問題については、他産業との格差を是正するためにも労働界として声を上げていく。

(末永座長)

○最近、ヤマト運輸関連の報道で従業員の待遇改善が話題になっている。人手不足の問題ともリンクする話だと思う。社会的にも今は言いやすい状況ではないか。

(吉田委員)

○今回、ヤマト運輸は物流業界全体が抱える諸課題の解決に向け一石を投じた。他の企業もそれに倣っていけば良いが、逆行するような企業が現れると、業界全体の底上げにつながらない。業界として足並みを揃えていくことが非常に重要だと考える。

(寺田委員)

○中継輸送実証実験の説明があったが、中継パターンの「貨物積替方式」と「ドライバー交替方式」それぞれのメリット・デメリットを教えて欲しい。

(事務局)

○最も効率的なのが「ドライバー交替方式」。最大のメリットはドライバーが車を乗り換えるだけなので貨物の積替えのための時間が不要という点。一方で他人が自分のトラックに乗ることへの抵抗感やドライバーにストレスが生じるといった報告もありその点はデメリットと言える。

○一方、「貨物積替方式」の場合は、途中の中継基地での積替え作業が発生するため、積替え時に貨物が痛むリスクやリードタイムが長くなるといった課題がある。

(寺田委員)

○自分の車と言われたが会社の車ではないのか。

(末永座長)

○いろんな所で業界の話を聞いているが、この車のドライバーは誰それというのは実態として、結構、普通にあることではないか。

(伊達委員)

○どうしてもドライバーによって癖があるので。自分は車を綺麗に使っているのにか、自分は煙草を吸わないのにかというのがある。

(末永座長)

○中継輸送であれば、後ろのトレーラーだけ入れ替えるという方式もあるが、それでも例えば、積み方の癖といったようなものが出てくるのか。

(伊達委員)

○それはないと思う。

議題4 その他

参考資料3 「過労死等防止対策」

参考資料4 「労働時間の適正な把握のためのガイドライン」

～ 山口労働局から説明 ～ 省略～

■ 質疑応答（議題4について）

(末永座長)

○中小企業者の労働時間の適正把握に関する意識というのは上がってきているか。

(寺田委員)

○トラック業界に限らず、中小企業の全般で現在、大変な人手不足の状況。中央会では毎年、アンケート調査を実施しているが、以前は売上の伸び悩みとかがトップに来ていたが、去年、今年辺りはダントツで人手不足となっている。

○かつて建設や介護、運送といった業種が人手不足と言われていたが、今は全ての業種で人手不足との声が大きくなっている。そのために労働環境を変えようという認識は広がってきている。

(末永座長)

○全業種で足りないとなると労働条件の良いところに集中していく形になるのかも知れない。

○過重労働の関係で、労働時間の問題の整理について中小企業でも前向きな気運になっているのか。

(寺田委員)

○中小企業とひとくくりに言っても、従業員が3～4人のところから何百人のところもあって、一概に言うことはできない。

○全国中央会の会長が政府の働き方改革の委員になっているが中小企業は立場が弱い。製造業など休日・夜間を問わず親企業から発注が来たりして、長年の取引環境もあって変えるのは難しい。やはり川上の方から改善してもらわないと。なかなか中小企業、下請けの方から声を上げて変えていくのは難しい。

(吉田委員)

○トラックドライバーの拘束時間の基準は現在、年間3516時間、月293時間となっているが、これを少し下げていくことを考えないと総労働時間の抑制にはつながっていかない。

○改善基準告示の見直しを先に進めていただければ改めよう改めよう要望する。