

第5回トラック輸送における取引環境・
労働時間改善岡山県地方協議会《議事概要》

平成29年3月10日(金) 15:00～17:00
岡山県トラック総合研修会館「202 研修室」

1. 開会

2. 出席者紹介（委員名簿及び出席者名簿による紹介）

3. 開会の挨拶

【小畠自動車交通部長（中国運輸局長代理）】

- ・協議会の運営協力に感謝申し上げます。
- ・実証実験で新たになった課題に対し、関係者が協力して生産性の向上に取り組みを進めていただけることに期待。
- ・毎日のように物流に関する記事が紙面を賑わしている。
- ・大手宅配事業では人手不足により総量抑制を行う方針が打ち出されている。
- ・宅配のみならず、物流全体の現場環境が限界に達している実態が浮き彫りにされ、改めてトラック輸送の重要性と問題点がクローズアップされている。
- ・社会的注目を追い風にして、協議会活動を進めて参りたい。

【有利座長】

荷主、運送事業者、事務局等各方面からの忌憚のないご意見を願います。

4. 議題

(1) 中央協議会及びトラック運送業の運賃・料金の適正化に向けた動きについて

【事務局（岡山運輸支局）】

[資料1に基づき説明] ～略～

【事務局（トラック協会）】

[資料1-2に関して補足説明] ～略～

- ・資料は業界の意見が反映されている。

【生藤委員（労働組合）】

- ・パイロット事業によって、一定の効果は出ているかと思う。

- ・事業者が設備投資等を行うと、その回収は運賃に頼らざるを得ない状況。
- ・荷主との運送会社の力関係もあるため、話し合いによる解決は難しい。
- ・バス事業のように、国が動く必要がある。

【小郷委員（運送事業者）】

- ・運賃が認可制から届出制に変わったところから、運送事業者は大変になった。
- ・自由になった運賃が長年に亘り下がり現在に至ってしまった。
- ・国の関与がなくなった途端に荷主の立場が強くなってしまった。
- ・また、資料中にある「運賃・料金の適正化」とあるが、何を以て適正であるといえるのか、共通認識がない。定義を示してほしい。これがないとトラック事業者の運賃改定は難しいと考えている。
- ・パイロット事業について、委員の方は分かっているが、その他の方には知られていない。その中で、運賃適正化・時間短縮というのは難しい。情報が広く一般に伝わらないことには、いろいろな交渉ができない。

(2) 平成28年度パイロット事業（実証実験）の報告について

【日本PMIコンサルティング 小坂社長】

【キリンググループロジスティクス（以下「KGL」） 辻支店長】

[資料2に基づき補足説明] ～略～

- ・先々についても改善を重ねていくところ。
- ・事業を通じての感想としては、従前から改善の取組をしてきた中で、パイロット事業と関わることでより使命感も感じた。少しでも参考になる事例になればと思う。
- ・一方で、協議会内でも立場が違う中で、取組を理解していただくことが難しい面もあると感じたところだが、我々の取組が一つのきっかけとなれば有り難いと思う。

【有利座長】

- ・改善度合いのバラツキについての原因はどこにあるか。
- ・29年度の取組はどうなるか。

【小坂社長】

- ・個々の車両における積込み・待機時間に係る構内滞留時間のバラツキの要因は、積込みの商品のアイテム数と数量である。例えばパレット単位の積込み作業のみであれば、滞留時間は短くなる傾向にあるが、パレット未満数量の商品が多数ある場合には、ピッキング、荷揃え作業があるため、構内滞留時間が長くなる傾向にある。
- ・車両ごとに構内滞留時間のバラツキがあるが、効果測定の基礎データは対象集団に限定したデータではなく、全ての車両データを採用している。

- ・29年度の改善方策は、28年度の実施成果、課題等を深掘りし、さらに取組内容を見直し、バージョンアップした取組がイメージされている。

【事務局】

- ・引き続き、来年度も協議会の場を通じて、今年度の事業が進捗しているのか、KGL様のご協力を得ながら、皆様に示していきたい。

【小郷委員（運送事業者）】

- ・一運行、工場内の時間短縮だけではなく、1ヶ月の総労働時間において、どの程度の縮減効果があったのかが知りたいところ。運行計画がどのような労働条件の中で作られたものなのか。
- ・この部分が解決しなければドライバーの確保が難しい。一作業形態だけで問題は解決しない。今後はこの辺りの説明をいただきたい。

【生藤委員（労働者団体）】

- ・構内の作業時間だけではなく、トータルの拘束時間（出庫～作業～帰庫）の縮減の効果についての報告が欲しいところ。
- ・運行には一連の流れがあるので、一部が改善する一方で、構内以外のところでの待機時間も労働時間に含まれるため、それらを加味した上で改善基準告示 293 時間が遵守されているのかデータを示してもらいたい。

【小坂社長】

- ・運行時間について、KGLと実運送事業者で定期的な話合いの場が設定され、日頃からKGLに対して相談できる状況にあるため、今回パイロット事業の対象とした特約店輸送についても、改善基準告示が遵守されるような取組が徹底されている。
- ・長距離輸送など、改善基準違反等の問題が発生しないよう、日頃から改善への取組が継続的になされ、遵守できるよう取組が実施されている。
- ・パイロット事業は、対象集団に限定した運行をとしているため、実運送事業者における特定の運転者の1週間、1箇月単位の労働時間データまで取って示していない。

【生藤委員（労働者団体）】

- ・そのような取り組みを行っているのであれば、1週間を通した運行毎のデータを示していただきたいかった。

【KGL 辻支店長】

- ・ご指摘の点は理解した。今回は改善事例の報告に焦点を当て過ぎてしまったと思う。

- ・しかし、実運送会社には乗務員の体感を含めて確認したものでヒアリングを行っており、当社系の運送会社については、運転日報（チャート）で確認しているので、ご理解いただきたい。

【赤木委員（岡山運輸支局長）】

- ・手待ち時間が減ったことを中心に報告されているが、拘束時間が大きく減ったことが評価されるので、そこを中心に報告書に記載してもらいたい。
- ・また、拘束時間が減ったことにより運転手の賃金について変化（減少）はあるのか実運送事業者の意見を聞きたい。

【鴻上委員（荷主企業）】

- ・例えば、我々荷主が中国～四国間を岡山の工場から輸配送する場合において、依頼先の配送業者が高知の企業で、その車両が岡山降ろしの前仕事を有しており、その車を利用して我々が12時間拘束の仕事を発注するとどうなるのか。
- ・運賃についても、物流企業としては行きの荷物と帰り荷で運賃の収受によって、企業収益としての当否にも通ずる。
- ・今回の検証は近距離の輸送と考えられるが、長距離となる運行、複数の運行を組み合わせた場合、改善基準告示で示される293時間/月は守ることができるのか。
- ・遠方の物流企業に発注するのは、荷主としても難しい問題である。

【小坂社長】

- ・パイロット事業は、対象集団における運行に限定されており、実運送事業者がKGL以外の運行業務をどのように実施しているかは把握していないが、専属車両としてKGLに入っている車両は293時間以内を遵守していることが確認されている。
- ・各車両の運行形態がそれぞれあるため、一概には言えないが、長距離運行では、KGLから到着地に輸送し、その帰りに空容器を積載して戻するため、他の仕事をする事ができないケースが多い。
- ・今回のパイロット事業での調査では、改善基準告示を遵守できない運行は確認されていない。
- ・時間縮減すれば、すぐに運賃を下げる荷主はどこにも存在するが、今回の事業ではKGLから実運送事業者に対する運賃の引下げ、実運送事業者内での運転者の賃金の引下げはなされていない。優良な取組事例である。

【生藤委員（労働者団体）】

- ・運賃は時間当たりではないので労働時間が短縮されても下がらないが、トラックドライバーの賃金は、労働基準監督署の指導に基づいて拘束時間を反映したものに設

定する企業が多いため、拘束時間の短縮は賃金の低下を招くのではないか。

【小坂社長】

- ・現在のような人材不足時代では、生産性向上の取組により、拘束時間が1時間減少すれば、即賃金が引下げするようなことがあれば、運転者は不満を持ち、転職する可能性が高まるため、生産性向上による時間短縮効果を賃金引下げに直結させるかどうか、慎重に検討する必要がある。
- ・多くの運送事業者では、運収による歩合制であるため、時間短縮したからといって即賃金が引下がるものではない。なお、本事業では、時間短縮効果による賃金の引下げは実施していない。
- ・他の事例でも、拘束時間の短縮化＝賃金の低下、となるため、運転者から問題提起され、懸念が寄せられていることも事実である。例えば、手積み2時間作業をパレット積み作業15分に短縮化することで、賃金引下げに直結する。
- ・今回のパイロット事業を通して、生産性向上により時間短縮しても、運賃、運転者の賃金を不当に引下げない方向性、成果配分ルールが重要である。「生産性向上で時短になれば賃金が下がる」という仕組みでは運転者定着の阻害要因となる。
- ・距離制運賃でも標準所要時間を基礎に運賃決定されているため、距離制運賃でも付帯作業時間の短縮で、運賃額が2～3%引下げられた事例がある。
- ・生産性向上による成果配分と運賃・賃金のあり方について、来年度制作されるガイドラインにも適切に反映されるべきである。労働時間短縮による成果配分は極めて重要であり、労働時間短縮等の方策とセットで示されるべき事項であろう。

【KGL 辻支店長】

- ・拘束時間の本当の実態は実運送事業者でないと分からない部分もある。
- ・しかし、我々の配送を日々行っている協力運送事業者さんのほとんどの車については、我々の構内が改善されれば、その分の拘束時間は改善されることになることをご理解いただきたい。
- ・ムダな待機時間を削減していくことで拘束時間の削減や、実車率を上げていくことを我々は今後も目指していきたい。

【オブザーバー（実運送事業者）】

- ・ドライバーの時間管理が難しい実情がある。
- ・ドライバー不足、車両不足の中で荷主からの要望に応えるのが差し迫った問題。
- ・ドライバーの確保、荷主からのオーダーを完遂するために苦労しているところ。
- ・特に若年ドライバー確保のために、一番やらねばならないのは労働環境の改善、拘束時間の削減である。

- ・今回の取組に関わらず、どの荷主さん、どの業務・業種でも毎日、一積込み、一カ所あたりの10分でも積込み時間が短縮されれば、その積み重ねで労働環境は改善されるかと思う。今のドライバーの環境を良くしていきたい。

【小野委員（経営者団体）】

- ・（今回のパイロット事業の現場は）一般（貨物運送事業者）から見ると特殊なケースではないかと思う。一つの事例としてはよいと思うが、他の運送業者はこんな整然とした現場の仕事ばかりではないのではないか。
- ・これからのパイロット事業では、一般貨物がどのような形で不特定多数の荷主から荷物を集め、運賃交渉をしているのか分かれば事業の意義があると思う。
- ・運輸支局から会員事業者にこの事業を紹介してほしいと言われたが、非常にわかりにくいのでPRできる資料を作ってほしい。

【近藤委員（荷主企業）】

- ・パイロット事業は荷主の立場からすると掘り下げられていると思う。
- ・（実運送事業者を）全体的に見ると我々は自社物流がないので、（実運送事業者）全体を把握して個々のドライバー対応をどのように行うか、自問自答していたところである。
- ・本日の議論中で問題とすべきところとそれをどう改善すべきか、というところが、認識できたところが大きかった。

【有利座長】

- ・パイロット事業の報告については、本日いただいたご意見を含めてとりまとめを行い、事務局と私で報告書の形に納めたいが、ご了解いただけるか。
（一同了解）
- ・個別に意見があれば事務局にお願いしたい。

（3）平成29年度パイロット事業について

【事務局（岡山労働局）】

[資料3に基づき説明] ～略～

（4）今後の進め方（スケジュール等）について

【事務局（岡山運輸支局）】

[資料4に基づき説明] ～略～

（5）その他

- ・特になし。

5. 閉会

【佐々木労働基準部長（岡山労働局長代理）】

- ・活発な議論に感謝申し上げます。
- ・来年度もパイロット事業は続いていく。その中で様々な問題が提起されると思うが、それらを協議、解決し、最終的にはガイドラインにまとめられていくことになる。今後とも協力をお願いしたい。
- ・KGL 及び関係事業者には感謝申し上げます。