

**第8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10月5日（木） 13時00分～14時40分

2. 場 所

積水ハウス株式会社 山口工場「住まいの夢工場」オリエンルームA

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
吉田 昌裕	山口県交通運輸産業労働組合協議会 事務局長
河向 英利	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
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
八山 浩俊（代理出席）	岩国通運株式会社 取締役業務部長
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
小笠原 哲治	厚生労働省山口労働局労働基準部長
小畠 博文（代理出席）	国土交通省中国運輸局自動車交通部長
藤原 裕宜	国土交通省中国運輸局山口運輸支局長
椎原 真也（オブザーバー）	センコー株式会社 広島支店山口営業所 所長

4. 議 事

【議題1】平成29年度山口県パイロット事業（実証実験）の進捗状況等

資料1 「トラック輸送における長時間労働抑制に向けたパイロット事業（中間報告）」
～ 日本PMIコンサルティング(株)から説明 ～（略）

【議題2】パイロット事業と今後の協議会の進め方（スケジュール等）

資料2 「パイロット事業と今後の協議会の進め方」
～ 山口運輸支局から説明 ～（略）

■質疑応答（議題1、議題2について）

（末永座長）

○パイロット事業の中間報告を受けたが、本日はセンコーの椎原所長にオブザーバーとしてご参加いただいているので、実際にパイロット事業に参加した立場から感想なりをお聞きしたい。

（椎原オブザーバー）

○積水ハウスとセンコーでは、これまでも待機時間や拘束時間の削減に取り組んできた。そのため、今回のパイロット事業で取り組む課題がなかなか見つからなかったという点は難しかったと思う。

○パイロット事業では、コンサルタントからいろいろ質問していただき、アドバイスをもらいながら、今後、改善していく方向に向けて取り組むことができた。取り組みは今後も継続していけるのではないかと考えている。

(末永座長)

○積水ハウスの山本委員はいかがか。

(山本委員)

○椎原所長から話があったように、積水ハウスとセンコーでは、改善に向けてこれまでさまざまな取り組みを実施してきたが、少し煮詰まっているところがあった。

○パイロット事業では、コンサルタントからアドバイスをもらいながら、課題に対する解決策を立てて取り組んでみた。こんなことで時間が短縮できるのかという不安もあったが、実際にやってみると効果が出ている。これからも取り組みを進めていきたい。

○コンサルタントのアドバイスは、今回をもって終了するが、さらなる時短を目指して頑張っていきたいと考えている。

(末永座長)

○議題1の説明の中で、センコーは九州物流センターに行った後、一旦、別の仕事をしてから、山口に戻って新しい運送をすると言う話だったが、その仕事は積水ハウスとは別のものか。

(椎原オブザーバー)

○別のものとなる。いろんな仕事を織り交ぜながらやっている。

(末永座長)

○今回のパイロット事業は、九州物流センターへの輸送に着目して実施したが、山口工場では九州の他にもいくつかの拠点に向けて出しているのか。

(山本委員)

○山口工場では西日本の全域と四国に出している。物流センターは九州の他に岡山にもある。四国方面については、物流センターほど大きくはないが各県に1ヶ所デポがある。規模は異なるが、やっていることは基本的に同じ。

(末永座長)

○今回のパイロット事業では、山口工場から九州物流センターへの輸送について実施したが、工場全体での混雑解消を考えていくと、他の物流センターなどとのオペレーションの調整というのも入ってきて、もっと話が大きくなるということか。

(山本委員)

○そういうことになる。

○九州物流センター向けについては、工場の中がトラックで一杯にならないよう、1時間、2時間と時間設定をして、センコーに調整してもらいながら混雑しないようにしている。

(末永座長)

○今回のパイロット事業で短くなった時間が、最終的にはドライバーの拘束時間の短縮に結びつけば一番良いことだと思う。

○センコーの立場からすると、拘束時間の短縮というのは、朝、ドライバーが出てくる時間から、夕方、翌朝分の荷積みを終えて、ドライバーを帰すところまでの時間をどう調整するかというのが課題になってくると思う。

○始業から終業までのオペレーションは、実際には荷主との関係の中で調整、改善していくことになると思うが、調整をした上でも、拘束時間の短縮に最終的に反映できるかどうか、制度的に難しいところがあったりするか。

（椎原オブザーバー）

○拘束時間の関係についてはお客さんの方で着時間の指定があるので、それに合わせて出発時間を決めてトラックを出している。あらかじめ運行ダイヤが引いてあるので、それで山口に帰ってくる時間も大体分かるようになっている。

○今はデジタコにGPSがついており、トラックが順調に帰って来ているか、会社の方でも確認しながら、日々の拘束時間の改善に取り組んでいる。

（小島委員代理）

○これまで改善に取り組んでこられ、その改善の結果なのだと思うが、その日の朝に積んで、その日のうちに帰ってきた方が車両運用でもドライバーにとっても効率的なのではないだろうか。

（山本委員）

○積水ハウス側の都合で、朝8時から9時くらいまでの到着でお願いしている。

○朝に荷物が着いてから、積み替えて、現場に運んで組立作業となるのだが、その作業がほぼ1日かかる。昼着にすると午前中は作業が進まないことになる。

（末永座長）

○荷物が着いたらすぐに運んで組み立てという作業になるのか。

（山本委員）

○柱を立てて壁をつけて屋根を入れてという組み立ての順番がある。荷物もそれに合わせて、組立順に持ってきていただいている。

（末永座長）

○荷物がずっと倉庫に置いておかれるということではなく、ほとんどのものがその日のうちに運ばれ、組み立てられて一つの形になってしまうわけか。

（小島委員代理）

○資料のイメージ図では、着荷主が保管倉庫のように見えたので分かりにくかった。

○遠距離の場合は保管倉庫だけど、近くの場合は現場に下ろすから朝のうちに到着しないといけないということか。

（山本委員）

○直接、現場にというのではなく、九州物流センターから持って行っている。

（末永座長）

○九州物流センターから現場に持って行くまでのタイムラグはどうか。結構、長く置いておいたりするものか、それとも間を置かずに動かすのか。

(山本委員)

○2パターンある。九州物流センターに到着いた荷物をそのまま積み替えて現場に行くパターンと、夕方積み込んでおいて、翌朝8時に現場につけるパターン。いずれにしても一両日での話。

(末永座長)

○本日は中間報告ということなので、最終的なものはいずれ出てくるということで良いか。

(日本PMIコンサルティング)

○また、報告をさせていただく。

【議題3】第7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」

資料3 「第7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 「荷待ち時間等の記録義務付けについて（リーフレット）」

参考資料2 「標準貨物自動車運送約款の改正について（リーフレット）」

参考資料3 「改正された標準貨物自動車運送約款及び新旧対照表」

～ 山口運輸支局から説明 ～（略）

■質疑応答（議題3について）

(末永座長)

○「直ちに取り組む施策」の説明の中でダブル連結トラックの話があった。全長25mというのは、ちょっとイメージしづらいが、実際に検討できるようなものなのか。

○素人的にはこのイラストを見て、本当に高速道路をうまく上がっていけるのか、というか想像ができなかった。

(事務局（山口運輸支局 高山）)

○実証実験として既に実際にやっている。

○また、現状の規制は全長21mとなるが、上限いっぱいフルトレーラーであれば、トヨタの部品輸送が定期的に高速道路を走っている。ただ、21mであっても相当な圧迫感はあると思う。

(末永座長)

○ダブル連結トラックについて、山口県でも将来的には導入が考えられるのか。それともやはり大きな会社に特化したものになるのか。運送事業をされている会社の意見はいかがか。

(喜多村委員)

○ヤマト運輸がダブル連結トラックに取り組んでいるが比較的幹線での話。幹線であれば鉄道へのモーダルシフトの推進というのもあるが、やはり運ぶものにも拠るだろう。

○山口県辺りでここまで大きな車両を必要とするというのはすぐには思い当たらない。

(末永座長)

○同じ資料の中で、自動運転の話も出てきたが、行政でそれだけ検討されているというのはすごく近未来だなあという風に感じた。

(寺田委員)

○本日、会場に来る際にカーラジオで、北海道でタクシーが荷物を運ぶようになったというニュースを聞いた。これが先ほどの説明にあった、旅客運送と貨物運送のかけもちではないかと思う。タクシーで荷物を運ぶのはまだ分かるが、赤帽が人を運ぶというのは少し恐ろしいような気がする。

(事務局(山口運輸支局 高山))

○貨物の事業者が旅客の事業の許可を得て人を運ぶというのは、いわゆるトラックではなく、バンタイプの車両を考えていただければと思う。そこに座れるスペースがあって、お客さんを乗せるというのはあり得る。

○ただし、我々は軽運送と呼ぶが、赤帽のような黒ナンバーをつけている軽自動車は対象外。あくまでも軽運送を除いた一般貨物事業者でということになるが、車両はトラックそのものでは馴染まないような気がする。バンタイプなどのそれなりの形の車両でとなると思う。

(小嶋委員代理)

○そういう風に法律上は貨物もできるように改正されているが、中国運輸局でも具体的な事例はまだない。全国的にも、タクシーで荷物を運ぶとか、バスが空いている時間帯で荷物を運ぶというのが現実的な事案だと思う。

(末永座長)

○ニュースで見ていると、少し僻地の方の路線バスが荷物を運ぶという例が出てきているように思うが、それをもっと細かくといったような、定期便とかではない部分も含めて考えられているということか。

(事務局(山口運輸支局 高山))

○この制度自体は9月からできるようになったもので、全国的にもまだ例がない。もし、以前に耳にされたニュースがあるとすれば、道路運送法の中で乗合バスに元々認められている少量貨物の輸送のことかも知れない。

○ここで少量というのは350kg未満ということで、本日説明した事業のかけもちというのは、きちんと許可を受ければ350kg以上もできるという全く新しい制度となる。

(河崎委員)

○事業のかけもちでは車両もそれなりのものを作らないと難しいと思う。バンで荷物を運ぶのはあっても、普通のバンに人を乗せるのはちょっとどうかと思う。

(事務局(山口運輸支局 高山))

○バスで荷物を運ぶということに関しては、やはりお客様も乗っているため、当然、旅客の安全第一に考慮しないといけない。既に実施しているところは、それなりのカーゴスペースを作って、やっておられるのがほとんどだと思う。

(河崎委員)

○運送会社が人を運ぶというのはやはり現実的ではないのではないか。

(事務局(山口運輸支局 高山))

○あくまで「かけもち」ということで、両方ができるようになっているが、実際にどんな形と言われると、現実にはまだ存在していないため、今、すぐにはお答えができない。

(末永座長)

○今日の説明の中で、宅配ボックスの設置促進というものがあつたが、例えば、一般的な集合住宅の建設において推進レベルを義務付けぐらいまで上げるような検討がなされていたりするのか。

(事務局(山口運輸支局 高山))

○マンションにおける宅配ボックスの件は分からないが、建築物を設計する際には物流に配慮するようにという方針が出ていると記憶している。

(末永座長)

○行政的には管轄は別なのか。

(事務局(山口運輸支局 高山))

○申し訳ないが管轄外である。

(喜多村委員)

○二点ほど感想を述べたい。まず一つ目として、積水ハウスとセンコーの事例は大変素晴らしいと思う。両者の連携がとても良いからできたのだろうと感じたところ。

○現実には、荷主と我々事業者との関係の中で進めていくにはなかなか難しいところもあるだろう。やはり荷主の理解があつて初めて進むものだと思う。

○二つ目。当社は運送業と倉庫業の兼業者。昨日、日本倉庫協会の理事会に出席したが、倉庫協会でも、全日本トラック協会と同様に、国土交通省から労働時間削減のための自主行動計画の策定を求められていて大分議論があつた。トラック輸送と倉庫は正に一体のもので連携がきわめて大きいので、協力していこうといった方向で議論されたところ。

○しかしながら、トラック協会あるいは倉庫協会、もっといえば物流業界だけではどうしても限界がある。物流業界の総意が最終的にしっかり荷主団体、経済産業省といったところへ伝わるよう、国土交通省からもさらにアピールをしていただきたい。

○いろいろな荷主と話をすることがあるが、大変なのは何もトラックだけじゃない、我々も一緒だという話が必ず出る。荷主に対して、やはり我々は強い立場で物が言いにくいところがあるので、国土交通省や経済産業省、あるいは経済団体において、荷主に理解を示してもらうような活動を強力に進めていただけると大変ありがたい。

【議題4】その他

冊子資料「平成28年度厚生労働省委託事業トラック運転者労働条件改善事業報告書(概要版)」

～ 山口運輸支局から説明 ～ (略)

■質疑応答(議題4について)

○特になし。