

第10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
議事概要

1. 日 時

平成30年8月2日 10時00分～11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
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
廻本 学	全国農業協同組合連合会 山口県本部 営農推進部部长
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
伊達 明彦	岩国通運株式会社 取締役会長
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
金刺 義行	厚生労働省山口労働局長
伊作 城青	厚生労働省山口労働局労働基準部長
八澤 由紀（代理）	国土交通省中国運輸局自動車交通部次長
藤原 裕宜	国土交通省中国運輸局山口運輸支局長

<対象集団>

椎木 康博 株式会社シマヤ 物流部長

<業務受託事業者>

吉富世里子 株式会社富士通総研 ビジネスサイエンスグループ チーフシニアコンサルタント

4. 開会挨拶

（山口労働局：金刺局長）

本日はお忙しい中、また、大変お暑い中ご出席いただきましてありがとうございます。

本協議会は本日で10回目を迎え、これまで色々な角度から情報交換を行って参りました。

一方で、働き方改革関連法案が6月29日に第196回国会で可決成立されまして、7月1日から順次施行されております。

今般の法改正におきましては、長時間労働が是正され、残業時間の上限が設定されることとなりましたが、自動車運転手に関しましては、5年間猶予されることとなっております。このこ

とは、自動車運転者の対応が困難であるということを示していると考えられます。また、昨年における過労死等の労災補償状況が公表されておりますが、脳・心臓疾患の状況を職種別に見ますと、自動車運転従事者が89件、全体の約3分の1と、突出している状況が残念ながらあるところでございます。

これらのことから、自動車運転者に対する働き方改革を推進するに当たっては、大きな課題が存在していると考えられます。

その意味からも、本協議会は自動車運転者の働き方改革を推進する上で、極めて重要なものであると認識付けるところでございます。

今回の協議会におきましては、28年度からのパイロット事業で得られました成果や課題を踏まえまして、今年度はより詳細な改善提案を行うコンサルティング事業を実施しますことで、トラック実運送事業における取引環境の改善、それから、労働時間の是正を実現するために各種施策をご検討いただくこととしております。委員の皆様には活発なご議論をお願いいたしまして、また、より良い会議となることをご期待申し上げまして、挨拶とさせていただきます。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

5. 議事

1. 平成29年度パイロット事業（実証実験）の振り返り
2. 平成30年度コンサルティング事業について
3. 平成30年度の協議会とコンサルティング事業のスケジュール等

【意見交換・質疑等概要】

（末永座長）

次回の地方協議会は秋には開催されないということでしょうか。

（事務局（山口運輸支局 遠北））

今の段階では中央の開催が未定。中央が9月に開催されれば、10月の開催も見込めるが、無ければ、地方協議会でご提供する情報があまり無いものになる。年内の開催が現実的かと思っている。

（末永座長）

山口の状況のみでなく、他の県でもおもしろい取り組みを行っている報告をいただいた。本題のコンサルティング事業について、本日は、対象集団のシマヤ様も出席されていますので、ご発言があればお願いします。

（（株）シマヤ 椎木部長）

正直に言うと、当社も大扇運輸も長いつきあいであり、昔ながらの取引になっているとは感じている。今まで輸送に関する検証を行っていないので、運送業界の環境が変わってきている中で、コンサルティング事業による検証や課題の抽出等を通じて実行に繋がっていくことによって、当社にも大扇運輸にもメリットが出ればありがたいし、目標かとも思っている。

(末永座長)

今年度のコンサルティング事業について、ご意見やご質問があれば、お願いしたい。

まずは私からお聞きしたい。

今回の運行はかなり長距離になるが、運行を始めた段階と高速道路を運行する場合の休憩のタイミングなど、データに区別がないと、詳細なデータの分析ができないのではないかとと思うが、その辺りはどのように調整されるのでしょうか。

(富士通総研)

本日、第1回目となる検討会を開催する。その際に、詳しい運行の状況を確認することとしている。高速道路の運行状況や経路を確認し、データの項目については、その内容に応じて項目の見直しなども行っていきたい。既存のデータもあるかと思うので、その辺りも相談しながら進めて行きたい。

(末永座長)

その他ご意見等ありましたら、折角ですので、会長は如何でしょうか。

(河崎委員)

シマヤさんには積極的に取り組みを行っていただくということで非常にありがたいと感じている。運賃改定ということで、旧運賃から新運賃への移行が半分も進んでいない。

なかなか荷主と協議ができていないという状況。荷主と交渉する際に、データをもって交渉にあたることができないのが現実。その辺りをクリアして、データにより、時間がかかる部分などを示すことで、お客様に理解していただくことが一番。そういったことを進めて行かないと、働き手が減ってきている状況の中で、魅力の無い状態が続くことになる。

レベルアップを図っていくことをトラック協会としても機会をもって実施したいと考えている。

(喜多村委員)

物流の現状が厳しい中、コンサルティング事業の実施については大変結構なことだと思う。

折角の機会なので申し上げるが、第10回目となるこの協議会においては、これまで色々な成果をあげてきており、大変うれしく思っている。

取引環境改善の中における運賃の改定については、まだ十分ではないが、かなり荷主の理解も得られてきているところ。今日の資料にもあるが、荷主への依頼文等、我々の業界の後押しをしていただいており、今後、我々も努力していく必要がある。

元々は労働力不足・運転手不足等から始まった、いわゆる、ヤマトショックから出てきた部分ではあるが、取引環境はこれから変わっていくと思う。

労働時間の縮減に関しては、進めて行かなければいけないと思うが、労働力不足が顕著になる中で、物流という業種でも難しい部分があるが、荷主においても労働力不足があり、例えばリフトマン、荷を積んでくれる人が減ることで、待たされることも生じてきている。倉庫へのオーダーの遅れも生じ、物流は川下でもありしわ寄せが来るため、時間外労働の縮減も難しく、他の関連事業の人手不足に対しても憂慮している。

また、例えば今回西日本豪雨のような災害等があると、物流の役割を果たす必要があり、鉄道への災害時には、トラックや船舶での代行輸送なども生じる。倉庫への需要も高まり、拠点へ集約しようとする動きも発生し、非常に倉庫がタイトになってきており、時間外労働による対応も生じ、現実的に時間外労働の制約を守りにくい状況となる。

なかなか良い改善案はないが、全国統一的な制約ではなく、弾力的な運用があれば良いのかなとは思っている。物流の重要性、災害時に果たさなければならない役割とその際の様々な制約との整合性をどのようにとれば良いのか、昨今は頭が痛いところ。

（末永座長）

中国運輸局事業のアンケートに関連して、運賃改定の交渉には、コスト計算等も必要だが、トラック事業者の原価計算ができていない、どのように作成して良いかわからないという部分があると思う。事業者がコスト計算をしたり、専門家を派遣したりするような事業がないか。コストを出していくことが解決策であるので、そのようなマンパワーが不足しているのでは。

（事務局（山口運輸支局 遠北））

確かに料金を決めていくにしても、費用を算出し、それに見合った対価を設定していくことが必要となり、原価計算を行う必要が生じる。認可運賃時代には、代表的な数社が原価計算を行い、その運賃額に追随するような手法であったかと思うが、現在においては、他モードの運送事業を含めてあまりできていないのが現状かとは思っている。そういった人材を派遣する事業が可能かどうか、地方から提案として上げていくことは可能かと思う。

（末永座長）

国として難しい部分はあるかと思うが、各事業者が個別にコスト計算を行うことは重要なことであり、コストを算出し個別にアドバイスを行うことは非常に意味があること。最近ホテルの経営等を見ているが、コスト計算のアドバイスが入ってくると、ものすごく変わる。

どんぶり勘定でやっていると上手く経営が回復しないが、原価を見ていって改善を提案するだけでも、また、その計算のみを行うだけでも、経営ポイントが変わってくる。各社の個別の経理担当者ではそのノウハウを持っていないので、そういった人を雇うなり、派遣できれば、事業者の体質が変わってくるのではないかと思っている。

（喜多村委員）

トラック協会では原価計算に関するセミナーを各支部で実施している。様々な企業規模があり、積極的、消極的の違いはあるが、トラック事業の運賃は荷主が決定しているところが大きく、それに従うことが多い。

原価を計算して運賃を出すことが難しいため、避けていくスタイルが長く続いたという状況がある。セミナーを実施しても参加しない。出たくても人手が無いという現状もある。

（末永座長）

やはり個別にデータを確認し、打ち込んでいく作業も必要ではないか。セミナーだけでは不足

するのでは、との意見はさせていただく。

（伊達委員）

今までの話が繋がってくるが、従来、荷主が決めてきた運賃が浸透している。その仕組みを変えて運賃を取るよう指導がされており、従来よりコストが掛かる交渉を行っていく必要があるが、荷主の方が立場が強いので進んでいない。ただ、現実的に運転手が不足していくのでやらざるを得ないところまでは来ている。説明の資料を作成し、アピールをしていく必要があり、個々で難しければ、協会でどのような手法が良いかを検討することもある。

乗務員の不足に関しては、会社として成り立っていかないと来てくれない、様々なことを踏まえながらどのような対策が良いか考えていくことが課題。

（末永座長）

ここまでの意見は、運送会社側からでしたので、荷主側から如何でしょうか。

（河向委員）

お話を聞いていると、荷主の言い値での運賃が続いてきたことを改めて感じたところ。

商工会議所では、色々な会員に調査を行っているが、特に小売業、建設業、運輸業においては、従業員の不足、熟練労働者の極端な不足が現状の課題となっている。商工会議所としても労働条件、働き方改革に向けた取り組みには力を入れていくこととしている。

これまで 28 年度～29 年度と事業を行ってきているが、その結果をできるだけ多くの事業者に広めていただきたい。これからどのような方向で周知をするのか、教えていただきたい。

（末永座長）

合わせてだが、商工会議所の会員等のノウハウで、コスト計算等について一からアドバイスできる場合もあるのでは。支局、協会等との連携も必要となるのでは。

（事務局（山口運輸支局 遠北））

28 年度～29 年度に実施したパイロット事業については、実施結果が本省へ集約されている。長期ロードマップでは平成 30 年度にその成果や結果をデータとして提供することになっている。

本来はお示しすべき段階ではあるが、現段階では完成していないので、作成され次第、広く周知を行う。商工会議所等との連携は今後検討したい。

（末永座長）

労働組合からは如何でしょうか。

（吉田委員）

取引条件の改善の話が出ているが、運送業者、荷主ともに労働条件の改善に向けて、また、運輸産業を向上させていこうとする取り組みがされていることは評価する。しかしながら改善基準告示を遵守しない等の悪徳業者が存在することも否めない。適切に事業を実施している事業者で

なくそのような事業者の方へ荷が流れていくこともある。

荷主側に言わせていただければ、安かろう悪かろうでは無く、安全にはコストが掛かることを認識いただき、運賃を設定して自社の荷物を守ることが必要。さらに、適切な運行ができる業者を選定して発注することにより、運輸業界のレベルの底上げにも繋がると思うし、また、悪徳業者の取り締まりを強化し、排除していくことも検討いただきたい。

（末永座長）

人員不足に関しては、組合としてどのような認識を持っているでしょうか。

（吉田委員）

会社として安全を度外視した運行をしている場合がある。まずそういった事業者を排除し、全体のレベルの底上げを行うことが、解決への方策でもある。

（末永座長）

定年延長についてはどうでしょうか。

（吉田委員）

現状を踏まえると、会社によっては定年延長を実施していく場合もあるのではないかと。その場合は、体調に応じて配属を考慮してもらいたい。

（末永座長）

今後は、65歳よりも上の雇用が話題になる。今後は体調管理等も課題になってくるのではないかと考えている。

【その他】情報提供

①「働き方」がかわります！！

【山口労働局】

②適正取引の推進及び長時間労働の是正に向けた周知活動

【山口運輸支局】

③標準貨物自動車運送約款の改正に係る手続き状況

【山口運輸支局】

④標準引越約款の改正について

【山口運輸支局】