第４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２８年７月６日（水）
１３：３０～１５：３０
鳥取労働局　４階　大会議室

Ⅰ．開会

開会の挨拶

《鳥取労働局　局長　内田委員》

○トラック業界を取り巻く取引環境は、トラック運転者の方々の長時間労働が前提となって成り立っている側面がある。

○こうした長時間労働を改善して、労働基準法上決められた待遇を遵守されるようあらゆる機会を捉えて周知している。

○長時間労働の実態を改善するため、原因の１つとなっている手待ち時間の解消については、トラック事業者だけでは解消しがたい状況。行政やトラック協会、学識経験者、トラック事業者、荷主企業と皆様のお力添えを頂きながら、パイロット事業の実施等の具体的な取組を行っていきたい。

○各委員の皆様方から御意見等を賜り、改善に向けた今後の取組につなげていきたいと考えている。

Ⅱ．議題

１．トラック輸送状況の実態調査結果の修正について

会議資料により説明（鳥取県トラック協会）　－省略－

２．パイロット事業（実証実験）について

会議資料により説明（鳥取労働局）　－省略－

３．トラック運送業界に係る概況等説明について

会議資料により説明（鳥取県トラック協会）　－省略－

《座長　柗見委員》

○パイロット事業の対象集団の名前については、現時点では非公表としたい。
（関係者間で忌憚のない意見交換を賜りたい）

○本事業の実施にあたっては、具体的な実施方法等について座長及び事務局へ一任。

→　承認

《中小企業団体中央会　田栗委員》

○先頃、中国地方の各県の中小企業団体中央会の事務方で話し合う場があった。事業協同組合の立場や経営の立場から見ても、トラック輸送における取引環境・労働時間の問題については、非常に大事な課題という共通認識を持ったところ。

○３０年度ガイドラインの策定の際に、課題が残された場合のその後の着地点として、法整備や予算措置等どの程度のところを目指しておられるのか。

→　（事務局）中央・地方の各協議会を通じて、最終的に取引環境全体のガイドラインを創ることが目的。その後どうするかは、現在のところ未定。本来、取引環境自体は、当事者間で個別に行われるのが筋であるもの。法律で縛るのは、なじまない可能性がある。しかし、みんなでよりよい取引関係にしていこうというのが本協議会の目的である。そのためのガイドラインを作っていこうとしている。

《トミタ電機　神谷委員》

○パイロット事業について、対象集団が非公表とされるとのことであるが、具体的な情報があった方が理解しやすいので教えて頂けないか。対象集団の事業者方が取り扱われる荷は工業製品か。

○全国的に実施されるのであれば、地域の特徴があるものや、問題点があるものがあれば、比較にもなるし意義のあることであり、同じエリアとして参考になる。

→　（事務局）事業者名を非公表とすることについては、御理解いただきたい。差し支えない範囲で申し上げると、鳥取県内に特徴的なメーカーとそれに連なるトラック事業者を選定させていただいた。なお、対象集団の事業者方が取り扱う荷は、工業製品ではない。取組状況については、本協議会において御説明させて頂く。

《八幡運輸　八幡委員》

○工業製品は、ある程度計画性をもった出荷ができる。鳥取県の場合は、農業県であり、農産物の県外出荷が６～７割を占めている。当日出荷など、人力に依存する割合がかなり高い。時短といっても、商品や現場の特異性などで異なる。時間短縮のための取組をトラック事業者と荷主企業のいずれかが行うべきかがはっきりしない部分もある。

《座長　柗見委員》

○工業製品や農産物等の取り扱う商品によって、段取りや責任の所在がちがうとの話しがあるわけですが。できれば調査費の許せる範囲内で、エキストラ的に品物の違った目線で調査が出来ると良い。

○次回の協議会（第５回）では、パイロット事業の進捗状況について中間報告して欲しい。

→　（事務局）次回の協議会にて報告させていただく予定。

○資料のスケジュールによると２８，２９年度と２か年に渡って続けていくとあるが、鳥取は単年度で一端区切る事業なのか？

→　（事務局）予算上の関係で区切ることとなるが、実際には２か年かけて事業を行っていく予定。

○２か年かけてということであれば、次年度、今年度の結果を踏まえ２９年度に向かって新しい戦略を考えることもできると思われる。

《トラック協会　前田委員》

○今回の事業を御担当いただく日通総合研究所が、各関係事業所を回り、検討会で聞き取りを行った後、現場の状況を確認した上で問題抽出をし、具体的な方向性を決定する事としている。

《中小企業団体中央会　田栗委員》

○パイロット事業の調査対象（荷の種別）は、全国で棲み分けしているかどうか

→（事務局）各県によって様々な業種が選択されており、結果として様々な業態となっている。

《八幡運輸　八幡委員》

○工業製品にしても、農産物にしても基本は同じだと思う。時間短縮は、荷主企業の要望であり、トラック事業者の要望でもある。当事者として、荷主企業とトラック事業者がいかに問題点・課題点を話し合い、その中で、問題点等を解消していくための役割分担を決め、役割分担がはっきり定まらない場合には上部団体（商工会連合会・トラック協会等）へ相談を持ちかけることが大切。行政（国交省と厚労省）も連携して取り組んで欲しい。

○私たちトラック事業者や荷主企業双方の努力が必要。我々当事者から発信しない限り、現場の状況は本当には分からない。現場の状況を本当に把握した上で、皆さんに協力を願うのであれば浸透が早いと思われる。

《座長　柗見委員》

○労働時間の監視は、厚労省。物流のルール改正は、国交省。行政の連携は非常に重要である。そうしたことを反映したのが、本協議会といえる。

○各改善基準告示を遵守しようとしても、物理的に難しい場合もある。そのような場

合には、輸送手段の転換なども改善方策の一つに含めることも視野に入れてパイロット事業を進めてはどうか。

《自動車交通部　井村次長》

○パイロット事業は、その事業がどういった事業なのかによって限定されてくる。近場の輸送なのか、遠距離の輸送なのか等各事業によって検討課題は違ってくる。
今の事業で課題がでれば、継続してやろうということにもなる。

→（事務局）パイロット事業は、実証実験なので、２か年かけて様々な具体的な改善方策や課題をガイドラインに反映させていきたい。本事業が終わっても、取引の関係は続いていくので、その中でどうしていくかを自主的に考えて行く上で、貴重な財産となる。

○国交省としては、中継輸送ということを実験的に検証している。お互いの中継地がマッチングする会社があれば、中継輸送により、運転者の労働時間が減ることにつながるし、積載効率の拡大にも繋がることになる。そうした点も踏まえて、今回のガイドラインに活かしていければよいと考えている。

《鳥取中央農協　戸田委員》

○荷主側の実情があまり理解されていない所があるようだ。農作物は、計画出荷が出来にくい部分もあるが、近年商品によっては改善されてきているものもある。

○時短の取組においては、反対に荷主側の人材が、長時間労働につながるなどの負荷が掛かることもある。値段には転嫁できないため、どこかで負荷が掛かってくることは御理解いただきたい。

○実運送が元請けではなく下請けが行うこととなった場合、荷主サイドから下請けに口がだせない。

○多くの荷主、運送事業者やドライバーも、労働時間（基準）を理解していない。現場を理解させる場が必要である。

《座長　柗見委員》

○特に農産物は、鮮度が求められる。計画生産は難しい。一方によければ片方に負担が掛かる。収入のパイは決まっているが、広げる手段がないため最適な配分が難しい。最終的には価格に反映しなければいけないというのを我々が認識しなければいけないのかもしれないが、消費者の立場としては難しい。こういったこともパイロット事業に反映できればいいのではないか。

《中部貨物　河野委員》

○農協さんも生産者の方も、値段の良いときにどんどん出荷したいという思っておられるし、トラック事業者側からの提案が中々進展しないこともある。

《座長　柗見委員》

○荷主企業とトラック事業者との連携不足によって、問題が生じている部分もあるのではないかと思う。

○パイロット事業を進めていく上で、実施方法やワーキンググループの設置について、座長及び事務局に一任することを各委員の皆様へ諮りたいと思いますがいかがでしょうか。　　→　承認

４．下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議について

会議資料により説明（鳥取運輸支局）　－省略－

《中部貨物　河野委員》

○適正運賃を１００％収受できるのは宅配便ぐらいではないか。弱い立場であるため普通の業者は、燃料サーチャージも含めて中々難しい。

○資料のＰ７（取引条件改善に向けた課題）も難しい。荷主企業側も苦しい時は、同じだという回答も返ってくると思う。

《座長　柗見委員》

○ここでの資料は、下請けの話が中心であるが、場合によっては、元請けと下請けの話じゃないかというところも出てくると思われる。

○連絡会議には、関係省庁が集まっており、契約書面を導入できる環境づくり、法的整備も必要になってくると思う。

《八幡運輸　八幡委員》

○元請け責任も明確にすべき。お互いが努力していく土壌となるようにしていただきたい。

《座長　柗見委員》

○お客は消費者。荷主と業者の上下の関係ではなく、お互いに協力しながら改善に繋げる方法を考えることが大事。ガイドラインをつくりながら、問題点を解消し取引環境を改善していくべき。

○物流は重要。業界では若手が少なくなり、将来の日本の物流が不安。若い方に魅力のある環境づくり、それが将来の物流の担い手となる。そのための協議会であるので、いろいろな御意見を賜りたい。

《交運労協　山崎委員》

○P7 の資料（適正化運賃料金の収受）については、トラック事業者は分かっているが、荷主との力関係がある。そうした中では、標準運賃の設定が必要であり契約書面化の義務化することで、適正な運賃料金の収受ができる。

○現在の改善基準告示については、過労死認定基準を超える長時間労働を年間を通して許容する水準にある。この基準の見直し（時間減）が必要ではないか。

《座長　柗見委員》

○ぜひこうしたこともパイロット事業の検討課題に反映させて頂きたい。

《トミタ電気　神谷委員》

○農産物は工業製品に比べ出荷までに時間が掛かることが分かった。荷主が悪いイメージになっているが、我々は事前に見積もりを取っているが、企業間競争というか額も各社によって、異なっている。各社の合理化等の努力の結果ともいえるところもある。

○元請けと下請けの関係については、完全に業界事情である。トラック業界内部で取り組んでもらうしかない。

《座長　柗見委員》

○それぞれの立場で努力しているところもある。こうした点もパイロット事業に含めることができればありがたい。

○本日のまとめとして、それぞれの立場をお互いに尊重し合いながら、良い職場環境、特に、今後の日本の物流を支える若手のドライバーさんの働きやすい環境を作っていくための方策を考えていくため、皆様の御意見を賜りたいと思います。

５．その他

会議資料により説明（鳥取運輸支局）　－省略－

Ⅲ．閉会