第５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２８年１１月２９日（火）１３時３０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（欠席）	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（欠席）	防府通運株式会社　代表取締役社長
※大枝　　守（代理）	防府通運株式会社　取締役副社長
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
髙橋　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（欠席）	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（欠席）	国土交通省中国運輸局長
※井村　数弥（代理）	国土交通省中国運輸局自動車交通部次長
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　～　－省略－

■質疑応答（議題１について）

（末長座長）

○　予定の貨物を積み終わった後、余ったスペースにさらに貨物を積んでいくという話があったが、トラックの荷台スペースは決まっていると思う。事前にある程度、計算ができるのではないか。それともできないものなのか。

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

○　ある程度はできているのではないかと思うが、貨物の形状は細いものや太いもの等、さまざまであり、積み付けた後に空いたスペースがあれば、現場の判断で入れている状況があるようだ。

○　運賃はトラック１台当たりでの計算となるため、たくさん積んだ方が得という荷主側の考えが背景にあって、隙間があればそこを埋めたいという要請がある模様。

（吉田委員）

○　元請け運送事業者はＮＩ社とのことだが、直接、お金をもらうところはＴＰ社からか、それともＴＩ社からか。

（日通総合研究所　金澤ＰＣ）

○　発荷主ＴＩ社からだと思う。ＴＰ社は構内作業や積み付けを行っている。

（吉田委員）

○　配車要請はＴＰ社から入るということで良いか。

（日通総合研究所　金澤ＰＣ）

○　流れはそうだが、ＴＰ社と同じ事務所にＮＩ社の営業所員が常駐しているので、配車依頼の情報はタイムラグなく伝わるようになっている。

（事務局（高山））

○　空きスペースへの積み増しの話があった。荷種は繊維製品なので軽量だと思うが、積めるだけ積むようなやり方でも過積載の問題は発生しないという理解で良いか。

（日通総合研究所　金澤ＰＣ）

○　軽量のため過積載の問題は発生しない。だからこそ空いているスペースに荷物を積みたいというインセンティブが働くのではないか。

（末長座長）

○　荷積みの時間について変えるつもりはないのか。

（日通総合研究所　金澤ＰＣ）

○　変えるつもりがあるのかないのかも含めて、明日の第２回検討会で話し合われることになっている。荷主側としてはできるだけ積載することが最も効率的と考えていると思うが、労働時間の全体として見たときに手待ちの発生が労働生産性を下げているという点についてご認識いただかないといけないと思っている。

（吉田委員）

○　資料５ページに運転日報の例が載っているが、１６時半から２２時までが休憩になっている。これはＥＴＣの深夜早朝割引の適用を受けるためにそうしているのか。

（日通総合研究所　金澤ＰＣ）

○　おそらくそういうことだと思う。

（吉田委員）

○　どこの事業者でもおそらく同じ状況だと思うが、こうした部分が労働時間の問題になってくるし、高速道路の渋滞やパーキングエリアの混雑の原因になっているのではないかと思う。

（日通総合研究所　金澤ＰＣ）

○　現実問題として、割引の時間が指定されていることによって、事業者としてはそうせざるを得ない状況になっているのではないかと思う。ただし、すぐに改善できる話ではないので、そうしたことも含めて報告書上で指摘をさせてもらいたいと考えている。

（井村委員代理）

○　荷役作業について２箇所積みのところがあるが、ＮＩ社での荷役作業にＴＰ社は関与していないということで良いか。

（日通総合研究所　金澤ＰＣ）

○　指示は当然受けるが、荷役作業自体は自社で行っていると聞いている。

（井村委員代理）

○　パレット積みの場合は、運転者による荷役が発生すると考えて良いか。

（日通総合研究所　金澤ＰＣ）

○　横移動という作業が発生する。

（井村委員代理）

○　運行については、最大のところをピックアップされたのだと思うが、運転日報を見る限りこのままでは違反になる。

（日通総合研究所　金澤ＰＣ）

○　常にということではない。最も問題のありそうなものをピックアップした。

（井村委員代理）

○　まずは２４時間以内に収めるということを基本に、運転者の過労に繋がる拘束時間をこれから改善できればと考えている。

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（スケジュール等）」

議題３　第４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４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」

～　山口運輸支局から一括して説明　～　－省略－

■質疑応答（議題２・議題３について）

（末長座長）

○　トラック事業者の立場から防府通運さんはご意見はないか。

（大枝委員代理）

○　トラック事業者としては原価計算をして、荷主であるお客さんに提示しているが、事業者間の競争もあって、取り合ってもらえない。原価計算した内容について理解はしてもらえるのだが、荷主としては決まった金額でできるところを探しているといったところが多い。そうした場合は手を引くしかない。元請けとして取って、下請け事業者にやってもらうということもあるが、金額が低い場合に、それで安全の確保ができるのか。そういったことと毎日格闘している。

○　我々としては、安全にかかる費用はお客さんで負担をということで話すが、どうしても競争の世界なので、仕事が欲しければ低い値段で受けるところが必ず出てくる。

○　コンプライアンスを考えて防府通運では長距離をしなくなった。１０年前から防府市内から出ていない。関連会社や子会社も山口県内から出ない。県外への輸送については傭車で行うように変わってきた。

○　荷主側にはそうしたことも理解していただき、自分の荷物は安全に届けたいという思いを少しでも持ってもらって、運賃料金に反映してもらえれば、我々も頑張って良い仕事をしなければという気持ちになる。

○　どこの運送事業者も思いは同じであると思うので、トラック協会をあげて取り組んで行きたいと思うが、一方で協会の会員は競争相手でもあるのでなかなかうまくいかない。そうした実態があるということも知っておいてもらいたい。

○　また、燃料価格は下がってきてはいるが、サーチャージについて荷主に交渉してもなかなか理解してもらえない。運送事業について大変なんだということを理解していただければ幸い。

（末長座長）

○　運送の集約を行うことで、コンプライアンスの問題はなくなると思うが、利益率の面で考えた場合、仕事量的に収益の確保はできているのか。

（大枝委員代理）

○　まずは、ドライバーの生活の充実が重要。ただし、自社での運転者は非常に少なくなってきている。利益率の問題もあるが、そういう切り替えをしてきた。

（末長座長）

○　荷主側としては如何か。

（山本委員）

○　荷主としては運送会社に無理をお願いしている面があり、拘束時間の問題については会社をあげてとりくんで行きたいと考えている。

○　お願いをしている運送会社の下にもたくさんの運送会社がいるわけで、なかなかそこまで関与できていないのが現状。これからはそういったところにもメスを入れていかなければならないのかなと思っている。

○　拘束時間の問題について私自身が講習を受講した。運転者の労働時間について今まであまり知らなかった部分を知ることができた。まずは拘束時間を守るというところから始めたいと思う。

議題４　その他（報告事項等）

参考資料１「自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導等の状況」

～　山口労働局から説明　～　省略－

参考資料２「新聞掲載記事から（参考情報）」

～　末永座長から説明　～　省略－

参考資料３「トラックドライバーの労働条件改善についての要請広告」

～　髙橋委員（山口県トラック協会）から説明　～　－省略－

■質疑応答（議題４について）

○　特になし。