第６回　トラック輸送における取引環境・労働時間改善広島県地方協議会
議　　事　　録

１．日　時：平成 29 年 3 月 16 日（木）　13 時 30 分～15 時 30 分

２．場　所：ホテルメルパルク広島　６Ｆ　「平成」

３．出席者：

若井　具宜　　経営コンサルタント（広島県立大学　名誉教授）
三井　正信　　広島大学大学院　社会科学研究科　教授
田中和志　　日本通運株式会社　執行役員　広島支店長
岩田泰幸　　福山通運株式会社 専務執行役員 営業本部副本部長代理
竹本　昭法　　芸北急送株式会社　代表取締役社長
沖藤　克治　　沖藤運送株式会社　代表取締役社長
木原　　学　　マツダ株式会社　生産管理・物流本部長代理
西野友明　　マツダロジスティクス株式会社 物流サービス本部 部品物流サービス部部長
宮田　秀雄　　株式会社福屋　物流部長
福島　淳仁　　株式会社サンエス　管理本部人事部次長
田中一範　　広島県冷蔵倉庫協会　会長
岩本和則　　公益社団法人広島県トラック協会　専務理事
小坂真弘　　日本 PMI コンサルティング株式会社　代表取締役社長
近村　　淳　　中国経済産業局　産業部長代理
橋本和隆　　広島労働局　局長代理
鵜沢哲也　　中国運輸局　局長
西田末廣　　中国運輸局広島運輸支局　支局長

４．開会挨拶：

（中国運輸局：鵜沢局長）

ただいまご紹介に預かりました中国運輸局長の鵜沢でございます。よろしくお願い致します。委員の皆様方におかれましては、本協議会第６回目ということでご協力いただきまして誠にありがとうございます。本年度最後の協議会ということでありますが、報告書の方が今日提出されるということでございます。是非とも報告書の内容、トラック輸送の労働環境の改善に向けて有効なものになるように議論していただきたいと考えている次第でございます。明日、３月１７日でございますけれども昨年の山陽道の八本松の衝突事故からちょうど１年になります。あの事故もトラック事業者の過重労働が原因だったということで、その中で本協議会が今年度

いろいろと議論して頂いたということでございますが、そういった意味でも非常にシンボリックな年だったかなと思います。また、宅配事業者の方についても人手不足でなかなか輸送がうまくいかない、あるいは運賃の値上げという動きも出てきております。そういった動きも非常に社会的関心を集めているところでございます。運送事業者のそういった労働環境の状況の中で良い方向に向かっていけるように今年度はこれで最後になりますが、来年度も引き続き建設的な議論をして頂きたいと思っております。是非とも引き続き委員の皆様方にはご協力お願い申し上げる次第でございます。以上をもちまして開会のあいさつとさせて頂きたいと思います。本日はよろしくお願い致します。

５．配布資料の確認：

(1) 議事次第
(2) 委員名簿
(3) 出席者名簿および配席図
(4) 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
(5) 資料２　長時間労働の是正に向けて
(6) 資料３　第５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
(7) 資料４　今後の協議会とパイロット事業のスケジュール等
(8) 参考資料１　トラック運送事業者のための価格交渉ノウハウ・ハンドブック
(9) 参考資料２　運送委託者向け啓発リーフレット
(10) 参考資料３　石井大臣会見要旨

６．議題：

(1) 平成２８年度　パイロット事業（実証実験）について
(2) 長時間労働の是正に向けて
(3) 第５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
(4) その他

７．議題の内容：

(1) 平成２８年度　パイロット事業（実証実験）について
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
日本 PMI コンサルティング株式会社　　省略

（三井先生）

ありがとうございました。それでは、議題につきまして委員の方何名かご意見等を頂きたくこちら側からご指名させていただきたいと思います。荷主団体から宮田委員、田中委員、トラック事業者からは日本通運の田中委員、関係団体からは岩本委員にご意見をお願いしたいと思います。それ

では宮田委員からよろしくお願い致します。

（宮田委員）
　福屋の宮田でございます。今回の実証実験につきましては実施までに数回の打ち合わせや準備等を聞いておりましたので、おそらく非常に良い形で終わったのではないかと思っております。以前もご指摘があったと思うのですが、グループ間での実証実験でしたので次回はグループでないケースで実験をして頂きたいと思います。以上です。

（田中委員）
　冷蔵庫協会の田中でございます。まずはこの度実証実験をして頂いたマツダ様、マツダロジスティクス様には心より御礼申し上げます。先ほど、宮田委員もおっしゃったとおり、非常に高度なシステムの中で、グループ間ではありましたが非常に良い形で実証実験が行われたのかなというふうに感じております。一つ小坂さんにご質問させて頂いてもよろしいでしょうか。２０ページの改善前と改善後ということで報告して頂いたわけですが、全体の時間が 11.17 から 10.42 ということでこれだけの時間が縮まった。その中で、走行のところを見てみますと改善前の 7.17 から改善後の 7.25 と逆に５分伸びている。この５分伸びたことによっておそらく心理的な不安というものが生まれてきたのかなと想像できるのですが、実際にドライバーさん１人あたりで１日５分、１ヶ月で２時間近い負荷が逆にかかってきているところと心理的なところとを引き合いに見たところについて教えて頂ければと思います。

（小坂さま）
　まず、走行時間が伸びているところですが、朝方の防府から広島工場への輸送で若干伸びているのですが、これは防府にて通勤渋滞にぶつかってしまいまして、渋滞による要因であるというものです。また、帰り（広島から防府）についても同様に渋滞による要因であります。運行時間が伸びている純粋な要因としては通勤渋滞にぶつかったことによる遅延でございます。特にドライバーの心理的負担につきましては、防府から広島工場に輸送するときの渋滞にかかってしまったときに到着予定時間が遅れてしまうのではないかという不安感が強かったです。基本的にはほとんど毎日同じスケジュール、運行計画に基づいた輸送が習慣化されておりますので、少し時間をずらして渋滞にはまるだけで心理的な負担感が大きくなるということがありました。

（田中委員）
　ありがとうございました。たった５分伸びたことでもそんなに大きな負担がかかっているということが分かって非常に参考になりました。

（田中委員）
　日本通運の田中でございます。マツダ様それからマツダロジスティクス様、長期間に渡りまして誠にありがとうございました。中身につきましては先ほどもありましたように若干の時間短縮の余地はあるにしても最終的にはドライバーに影響があってはいけない、それくらいの時間は許容範囲であるということで仕組みが出来上がっていますので非常に意義のある報告でした。ありがとうございました。

（岩本委員）
　トラック協会の岩本でございます。今回のパイロット事業の取組につきましてご協力頂きましたマツダ様、マツダロジスティクス様まずはお礼を申し上げます。総括的に申し上げまして各委員のおっしゃられたとおり、私自身も今回のパイロット事業におきまして拘束時間、運転時間、手待ち時間など特段問題はなかったのではないかというふうに感じております。また、マツダ様、マツダロジスティクス様の効率化、運行管理の徹底等についていろいろな対応をされていて非常に評価ができる中身ではないかと思っております。私どもトラック協会としましては、従前から荷主企業とトラック事業者とのパートナーシップを構築するということを言い続けているところでございます。相対的に荷主側と比較しましたらトラック事業者側はまだまだ弱い傾向にあります。協会側から申し上げれば言われたことだけをすれば良いという現場から思ったことを提案できる現場へとしていくことが大変重要ではないかと思います。まさしく今回の実証実験ではそのパートナーシップが構築されているというふうに思いますし、そのような動きが出ているということで非常に感謝しております。今後ともこの業界、いろんな事業者の立場があろうかと思いますが皆様のご意見を頂きながら改善していければと思っております。

（三井先生）
　ありがとうございました。皆様からのご意見を頂きましてマツダ株式会社の木原委員から何かございますでしょうか。

（木原委員）
　この度は取り上げて頂きましてありがとうございます。良いところをうまく報告して頂いたところもございまして、実態は皆様ご存知のとおり、いろいろなことが起こっております。そこをいかに吸収しながら、また柔軟に対応しながらパートナーシップをうまく構築しながら進めていくことが非常に重要ではないかと思いますし、我々としましては、今の状態には満足しておりませんので引き続きそのあたりについては上手くやっていきたいと思います。我々にとっては広島防府間というのは非常に重要な輸送ルートでありますので、まずはいろんなことを「見える化」して次につなげていきたいと思っております。

(2) 長時間労働の是正に向けて　広島労働局　　省略
(3) 第５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　広島運輸支局　省略
(4) 今後の協議会とパイロット事業のスケジュール等　広島運輸支局　省略

（三井先生）
それでは、最後に若井先生より総括を頂きたいと思います。若井先生よろしくお願い致します。

（若井先生）
若井でございます。今日のお話を聞きましてごく簡単にですがコメントさせて頂きたいと思います。
まず、第一番目にコンサルさんの方からパイロット事業の実証実験について説明がありましたが、具体的で興味深い結果です。ドライバーの拘束時間の短縮について成果を上げられているということですが、どんな制度でもシステムでも改善しようと思って変更すると必ず何か新しい問題が出てきます。これは改善しようとする方向で時間を掛けて丁寧に対応していけば必ず解決の方法が見えてくると思いますので、今回の実験からさらに前に向かって進めて頂きたいと思います。
それから二番目に労働局さんの方から長時間労働の是正についてご説明頂きました。これもちょうど昨今の物流業界大手の方で労働時間が他産業と比べて長い割に給与待遇が悪い旨指摘がされています。つまり労働時間面、給与面どちらも物流業界は良くないという特徴があって、それが労働者不足という事態をさらに招く悪循環です。本来なら、市場の機能が働けば人手不足であれば給与が上がっていくのですけれども、これが今そうなっていないというのはいろいろな事情がからみ合っている結果だとみなさんご承知だとは思います。業界の規制緩和等もありまして、たくさんの業者さんが過剰供給になって、それがそのまま現状になっています。非常に厳しく深刻な状況ですが、一つ一つ解決していかなければいけない問題だろうと思います。この会議は今日で６回目ですが、確か第１回目の会議の時に、こういう問題を解決していくためには生産性を上げることが重要であるというような指摘がありましたけれども、確かにその通りだと思います。生産性というと経済では労働の生産性と資本の生産性があるのですが、通常は労働生産性のことを言いますのでちょうど本会議で取り上げている問題がそのまま直結します。これについては３番目に運輸支局さんの方でご説明頂いた価格の問題と非常に密接な関係がありまして、今日の議題の２番目と３番目についてはとても関係が深いと思います。サービスを過剰にしている面もありますし、サービスを行っている割には荷主企業さんの方から然るべき報酬を受け取れる仕組みになっていないということもあって生産性を上げることがなかなか難しい。これはそのまま日本の経済システムの問題でもあると考えられます。サービスの価格を然るべき水準にあげていくというのは物流業界だけでなく、サービス業界全てに言えることであると思います。労働時間が長いのも生産性を落とす原因ですけれども、価格が低すぎる問題も他面ではありますので、是非ともいろいろな案を出して一つ一つ吟味して解決していければと思いました。

以上