第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善島根県地方協議会 《議事概要》

1. 日 時

平成31年2月28日(木)13:30~15:30

2. 場 所

松江地方合同庁舎 5階 共用第4会議室

3. 出席者

飯野 公央 島根大学法文学部 准教授

中村 光男 島根県中小企業団体中央会 専務理事

原 和彦 ホシザキ株式会社島根工場 生産管理部長

宮城 了三 公益社団法人島根県トラック協会 専務理事(代理出席)

杉井 健一 有限会社丸和運輸 運行管理部長 (代理出席)

豊島 好文 日本通運株式会社松江支店 次長(代理出席)

加田 章 島根県交通運輸産業労働組合協議会 議長

門城 英樹 島根県商工労働部中小企業課 金融グループリーダー (代理出席)

安江 睦 厚生労働省島根労働局 労働基準部長(代理出席)

村上 弘人 国土交通省中国運輸局 自動車交通部長(代理出席)

原野 康寅 国土交通省中国運輸局 島根運輸支局長

4. 開 会 (座長挨拶)

たまたまニュースで国土交通省が人事異動の一部をずらすというようなトピックスがあったが、3月4月はヒトやモノの移動が大きくなることから大混乱が起きることも予想される。 当大学でも入学式が4月2日となっており、新たに学生となる方々は3月中に引っ越さなければならない。卒業式は3月22日であり、学生が転居してから不動産会社がクリーニングをし、入居を迎えるまでにはもう1週間切っている。このような状況に対処するにはトラック業界だけの問題ではなく、社会全体の仕組みを調整していかなければならないレベルま

でなってきている。我々がこの協議会を通じて少しずつでも啓発なり行っていかなければならないと考えている。

5. 議 題

(1) 議題1 荷主等に向けたPRについて

《資料1》「荷主・一般向け広告(案)」に基づき説明(島根運輸支局)

-一般向けチラシについては新聞一面広告の掲載、荷主向けにあっては経済団体 発行の広報誌に掲載依頼することについて提案。-

(経済団体)

一般向けチラシの上段左側の説明箇所に「国内貨物輸送量48億tであって、そのうち9割をトラック輸送が担っている」と書いてあるので、図も48億tとだけ書くのではなく、48億t分の43億tと解りやすくし、なおかつ9割という表現も図に入れてはどうか。そのほうが、国内貨物輸送はトラック輸送が担っていることが強調され良いと思う。

また、引越分散と書いてあるが実際に分散はできるのか。アパートなどは現入居者が出て くれないと次の者が入れないというシステムなので簡単なことではないと思うが。

(座長)

私は大学生協の常任理事も兼ねており、入学する学生には「引越の繁忙期というものがあり、特に3月末4月初めに集中するので余裕を持った引越計画をしてください。」と周知している。特に山間部に住んでいる方々は引越をそんなにしたことがないので、結構間際になって予約したりするので慌てる方も結構いる。親御さんより学生の自覚がないことから大学生協としても卒業生には早めの転居を促し、3月は日割り計算でもしてもらえるよう提携アパートの大家さんにお願いしている。

(経済団体)

私は県庁に勤務していたが、もちろん人事異動に伴って転居費用は規定にそって支出されるものの、特に東京事務所に勤務する職員の異動にあっては、その転居で掛かった費用全額を賄いきれるものではない。引越業者も3月は繁忙期となり引越代が高くなるので、早めに異動を知らせ、早期の引越予約が可能となるよう働き掛けをしたこともある。

(事業者団体)

トラック協会としても引越分散に向けたチラシを作成し周知活動を行っている。

(行政機関)

国交省としても、本チラシを活用して配布・呼びかけをしているところ。業界に話を聞いてみると、本年は幸か不幸か3月末が土・日曜日になったおかげで、集配の人員を引越の応援に回せるのでは、とも言っておられた。ただ、引越業務は年間通じて万遍なくあるのではなく、一定の時期のみ集中するので、なかなか投資しづらいと切実な言葉を聞いた。我が方もできる限り、できることから協力していくことと考えている。

(座長)

以上意見もないことから、先程、中村委員から提案のあった一般向けチラシの文言修正につきましては、私と事務局の方で任せていただくということでよろしくお願いしたい。

また、青い荷主向けについては、まだ第2段、第3段で情報発信が続くので、まず第1段 はこれで了承と言うことで一般向けチラシ同様、私と事務局一任ということで理解願います。

(2) 議題 2 トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドラインの概要 について

《資料2》「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」に基づき 説明(島根運輸支局)-省略-

(経済団体)

ガイドライン3ページに「予約システム」とあるが、どのようなシステムなのか。例えば工場側にトラックを着ける時間を予約させるというものなのか。

(事業者団体)

そうである。まさにこのようなことが進めばトラック事業側も喜ぶところであるが、なかなか進んでいない状況である。

(運送事業者)

荷主側から製品が午前9時に仕上がるからと一斉にトラック事業者に指示を出されると、 例え1分違いで後に到着したとしても、積み込むまで3時間も待たなければならないことも ある。そういった状況をまずはご理解いただきたいと思っている。

このトラック事業者は何時、あなたのトラックは何時と言ってもらえば、ドライバーの拘束時間を含めた効率的な運行は可能となるし肉体的・精神的も楽になる。これにはこちら側と荷主側の協力が大切であり、今後も良い関係を構築していきたいと考えている。

(行政機関)

このガイドラインに関連して、今「FーLINE物流」という動きがある。これは大手食品加工会社6社がそれぞれ自前の物流会社を持っていたが、それらを統合して共同配送という形が始まっており、既に北海道、この春からは九州でも開始することとなっている。受注にしても荷卸しにしても、現場では先着順に着いたトラックから作業が始まり、後順のトラックは何時間も待たされることがあるが、ここでは製造ラインまでものが言えるトラック事業者がチームを作っており、積込みであったり荷卸しであったり不合理な部分を少しずつ変えていく動きが始まっている。これにより今まで何時間もかかっていた作業を圧縮したり、トラック車両に合わせたパレットで製品を積んでもらったりし、ドライバーはフォークリフトで積むだけという作業によって拘束時間の短縮を図っているという話をしていただいた。

また、ネット環境を利用して到着時間を選択できるだとか、まだまだ改善の余地はあると思っている。全般的に感じることは、自分の庭先のことは効率的に実行しようとするが、その先の向こう側の見えないところで非効率のある部分についてはなかなか目が届いていなかったこともあるので、荷主さんにも共有いただいて無理なくできるところから協力いただけると効率的な運行が可能となるので、これからも情報発信は続けていきたいと考えている。

(座長)

以前から思っていたが、通販番組で「送料無料」と見かけるが、せめて「送料は当社負担」 とか「送料は価格に含まれています」いう表現にすべきと思っている。決して送料はタダで はない。国民の皆様が誤解を受ける表現となっていると前々から思っている。

(経済団体)

通販番組では、金利手数料については「当社負担」と言っているので送料もそういう言い 方にしてほしいと思う。

(座長)

いかにも金利手数料は「顧客のために通販会社が努力しています」って言い方で、運送についてはトラック事業者に無理をさせているのではないかと自分は理解してしまう。

また、2点ばかり申し上げたいことがあり、1点目は、ガイドラインの2ページに高速道

路利用とあるが、ゴールデンウィークなど大型連休時のサービスエリアでは、マイカーが大型トラックのスペースに駐車しており、トラックが停めることができない現状がある。トラックドライバーが安心して休憩できる場所が確保されていることはとても重要なことなので、国交省はキチンと発信してもらいたい。

2点目は、フェリーの中にトラックドライバーのための控室があるが、もう少し良い環境で休憩できないのかなと思っている。島根県には隠岐もあり、彼らドライバーはヘビーユーザーでインフラの担い手にもなっており、もう少し環境整備の配慮を船会社にも提案しても良いのではないかと思っている。あとは燃料サーチャージについても、輸送関係の業種に関していうと経営判断にもなるかと思うが義務付けしてほしいと考えている。

このガイドラインの感想として、適正取引に向け形になってきているなと感じており非常 に良いことだと思っている。

(行政機関)

ガイドラインについて私の方からお伝えしたいこととして、運送に必要なコストというのはガイドライン 6 ページにあるとおり直接費を 100 とするならば間接費は約 $32 + \alpha$ は発生するということ、5ページのドライバー・運行管理者の人件費が 100 とであれば福利厚生費が 18 ぐらいかかるとされている。

実費というか原価だけに目が行きがちであるが、先程お話しにもあった燃料サーチャージなど、隠れた項目にも必要な経費を理解してくださいということ。また、昨年には標準貨物自動車運送約款を改正し、これまで運送の対価に引っくるめて、積卸しであったり、検品とか棚入れであったりとかサービスとしてやってきたものを、これからは運送の対価は運賃として、それ以外の付帯作業もこれまでどおり行いますが、その対価は料金としていただきます、という制度に変わった。これによりドライバーにも本来支払われるべきものが届くようにという趣旨になっている。

この後、事務局より貨物自動車運送事業法改正の説明があると思うが、この中に標準的な運賃の告示制度が新たに導入されるという方向付けが決まっている。これは議員立法ということもあって柱は立っているものの、中の立て付けがまだまだこれからとなっている。今後地方での協議の場で燃料サーチャージの義務付けが必要とあれば中央に意見として届けなければならないと感じている。荷主側にとってもドライバー不足・労働環境が大変だというのはお分かりだと思うが、本当に必要なコストってどれくらいなの、その背景は何なの、というのが荷主の方々にとっても分かりにくいと思うので、そういったところが見える形・透明な形で取引ができるようになると良くなるではと感じている。

(荷主企業)

建設的な意見ではないかと思うが、先程からお話を聞いておりガイドラインの趣旨的なものは理解できた。人件費に関して運送業界の賃金が安いですよ、と書かれているが、仮に世の中が協力して運送費を値上げしました、としても運送事業者は営利目的の会社であることから賃金は出来るだけ抑えて、かつ株主への配当を増やすため利益を上げる努力をするのが自然な姿かと思う。

一方で運送会社同士の競争も発生してくるわけであるが、よその会社よりたくさん仕事を

取ろうと思うと運賃を下げ、その部分を良いサービスにするためコストをかけるのは資本主義のなかで当然のことだと思う。なので、一時的に運賃を上げたとしても結局、それがドライバーの皆さんのため賃金上昇に直接的に繋がるかというとそうではなくて、例えば、大手通販会社の話を伝え聞くところによると、安い賃金で引き受けており、利益が出れば株主に流していると聞く。「賃金を上げてください。」と手を打つというよりはまず規制することが必要ではないか。過当競争を規制すること、労働時間管理は雇用者側の責任であるということ。そうすることによってまずは、そこをダメだよってところからスタートするので、その後においてうまくいかないようであれば、どんな環境を受け入れなければならないか見えてくる。

(行政機関)

お話の趣旨は理解できる。我が方も情報の面からアプローチをかけながらこのような形で 進めているところなので若干補足説明をさせていただく。

トラック協議会は中央・地方で取り組んで4年目となる。これまでトラック事業の実態を調査しながらそれに即した対策を練ってきている。例えば、トラックドライバーの年間労働時間・賃金あるいは有効求人倍率、高齢化率など指標を調査し、労働時間にあっては他産業と比較して約2割長く、手取りは $1\sim2$ 割低いと言う数字が出ている。有効求人倍率では1.96そして高齢化は進んでいる状況が客観的に現れている。

おっしゃるとおり低価格で受けて頑張ろうとしている会社もあるが、一方で大手通販会社は〇〇運送会社が手を引いた後、□□運送会社が受けたもののどうにもならなくて手を離した。結果的に中小規模の事業者や軽貨物事業をかき集めてやっているが、サービスが悪くなってきており、例えば荷物を玄関に置きっ放しにするとか発注したけど荷物がどこに行ったのかわからない、クレームをどこに言ったらいいかわからないなどの情報も耳にする。

事業として収入を上げていかなければないならいとの経営側の思いはあるが、現状運び手が不足しているなどの問題があり、今は中小など経営基盤の弱いところから賃上げが始まっている。そうしないとドライバーが確保できない、荷物が運べないという実態があるので、少しずつでもドライバーへの還元をしようという動きが始まっている。それでも有効求人倍率・賃金の格差があるのが実態。

荷主の方でも余裕を持って「何時に製品が出荷できるので方面別に何トン車を何台準備してほしい。」とか発信していただくと積載効率も上がるのでご協力いただきたい。いまや経営側もドライバーに投資をしないと事業が成り立っていかない状況となっている。そこを変えていかないと運べない時代が来てもおかしくない。

荷主側がいくら良い品物を作ったとしてもマーケットに届けられなかったら経済価値は生まれない。そこをご理解いただきながらドライバーにも無理がかからない発注をしていただければ、結果的に運送事業の効率が上がるとともに生産性も向上し、ドライバーへの還元もできるという思いで国は動いて進めている。

(荷主企業)

ドライバーの負担をなるべくなくして時間を短くしていく、このこと自体は理解もできる がそこに全く規制がないと経営者側は効率した時間にまた別の仕事を持ってこようとするの で結論として仕事量が増えていくのではないか。

(行政機関)

規制についてお話させていただくと、今後、プロドライバーには労働基準法の改正により 5年先には960時間の時間外労働上限規制の適用開始が決定した。なので、今の段階から 労働時間短縮をしていかないと罰則が適用されることになり、そこを見据えながら事業者は 仕事をしている。

もう1つは荷主に対する勧告制度であったり、日報への荷待ち時間記載の義務付けなど時間管理も含め、労基法と両輪で進めている。運送事業者だけでは乗り切れないところは荷主企業にも協力をお願いしたい。

(座長)

国は環境物流面においても進めており、キチンと労働環境を守っている企業に発注をかけ、 取引環境ももう少しやさしいものにして行こうとしている。

(3) 議題3 貨物自動車運送事業法の改正について

《資料3》「貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(議員立法)の概要」に基づき 説明(島根運輸支局)-省略-

(座長)

改正概要3. と4. が35年度末までの時限措置となっているがその理由は。

(事業者団体)

2024年度つまり平成36年度から自動車運転者への時間外労働の上限規制が適用されるためと理解している。

(座長)

ちなみに、この制度を適正に管理監督するは国土交通省と理解して良いか。

(行政機関)

事業法であるので運輸局が所管する。また、貨物自動車運送適正化事業実施機関という組織があり、そことも連携を図りながら行っていく。当然、協会の方にも呼びかけていくという感じになる。

(座長)

何で聞いたかというと、貸切バスにあってはルールを守らない事業者がいても国の監督職員の数が足りないという現実があるが、ことトラック事業に関しては貨物自動車運送適正化事業実施機関がある程度を補完してくれるのは救いである。

(4) 議題 4 その他

《参考資料》「第10回中央協議会配付資料(抜粋)」に基づき説明(島根運輸支局)

一省略一

(荷主企業)

国民への協力に、再配達をなくしていくというのがあり、私もそれについてはもっともな

話だと思っている。「できるだけ1回で受け取りましょう。」というカテゴリーになっているが、単純に再配達の場合はお金を徴収すればいいと思っており、なぜ今までしてこなかったのか不思議なくらいである。お金をとれば再配達は激減すると思うが。

(運送事業者)

例えば、荷主さんサイドで荷待ちが発生すれば保障をお願いするが、配達先で荷待ちが発生した場合、荷受けさんにそういった窓口もある訳でもなく泣き寝入り状態となっている。 現に宅配事業者さんの中にはそういう検討をしているところもあるとは思うが、収受する場合の諸問題が解決しない限りなかなか進まないのでは。

(荷主企業)

元払いになっていて、受取側の責任で受け取れなかった場合に、発送主に対し「お金をください。」って言えないということか。

(運送事業者)

そのとおり。

(運送事業者)

宅配事業者として、本当は再配達料はやりたい気持ちもあるが、実際今までの宅配の流れにおいて、それをすること自体に手間が掛かるので難しい問題となっている。

テクノロジーでカバーできる部分とそれ以外のドライバーのバランスがうまくいかないと サービスとして成り立たない。一般向けサービスと事業者向けサービスとは手法が異なるの で難しい部分はある。

一方、今の大きい流れの中で国の政策として取り組んでいただいて、我々も本当はもっと 企業努力でカバーしていかなければならないと思うが、実は運送事業自体が今までのように 運送できないような状態となっていて、賃金ベースをアップしてもドライバーが応募してく れないので、トラックはあっても運ぶ人がいないという笑えない状況になっている。大きな 事業者さんはある程度を見越して計画は立てておられるかとは思うが、中小にあっては廃業 しなければならない状況にまできている。消費者の方あるいは荷主の方も共通認識をしてい ただき歩み寄っていかないと物流インフラ自体が近い将来、危機的な状況になってしまう。

こういった取り組みをしていただいて我々事業者も生き残るためコスト削減を図り、労働者に還元しながら魅力ある業界にしていかなければならない。自動運転の時代が到来するからドライバーはいらなくなるのは、まだまだ先の話なので魅力ある業界になるように繋げていかなければばらないので、こういった場で建設的な意見を出させていただいている。

(荷主企業)

社会からもこの物流問題は認知され世間的に追い風になっているので、本気になって再配達にかかるお金をとる仕組みを考えるべきだと思う。やり方は法整備という形でも何でも良いと思う。自由競争の社会なので、自分のところだけ再配達料金をとったら客が逃げてしまうというなら、行政の方からルールを作るなどすべきでは。過当競争・過剰な競争を規制することが必要であると私は考える。

(運送事業者)

利用者にとっては良い時代になってきたのかなと思っているが今に至って、事業者はいな

い、ドライバーがいない状況になっている。

もちろん営利の企業であるから何らかの形で試行錯誤し、生き残っていかなければならないとは思っている。我々もドライバーを管理する関係上、荷待ちはどれ程の時間を要したかなどデータを取り、荷主さんに対して「この運行のこの部分に支障がでているので改善してほしい」とか「この部分に費用負担してほしい」など少しずつ交渉を行っている。機械的にできるものは行っているが、それ以外の部分では余力がないところまできている。

今置かれているトラック業界の現状を荷主企業・荷主団体にはご理解いただいてお互いに 良い状態でこれからもお付き合いを願いたい。何とか物流が回るよう我々の声に耳を傾けて いただけたらありがたい。

(荷主企業)

先程お話されたことはもちろん理解できるし、そうとおりだと思う。荷主側としても協力 は必要なことだと思う。

ただ、この場で協議している内容というのはもう少し全体的な議論として、社会インフラの危機というのであれば行政の強制力を持った力を発揮する必要があるのではないか。運送会社さん、荷主側ももちろん必要な努力・協力はしていくということであるが、細かい下レベルの話ばかりしていても解決はしないと思っている。

(座長)

競争にも節度があってルールがあるし、それも無くしてしまった規制の緩和は我々の生活を破壊することになってしまう。2回3回も配達を受け取らない人には一定のペナルティがあってもしかるべきで、社会インフラとしての物流を守るためには何らかの形で強制力を乗せていくことはあるのかなと思っている。また再配達については、それぞれの立場の合意形成が必要ではないか。

6. 閉 会

(事務局)

次回12回島根県地方協議会の開催は、次年度となり後日、座長と調整のうえ委員にご案 内します。

[作成:事務局]