

第13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

令和元年10月21日（月）13時30分～15時00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（座長）	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
寺田 徹郎	山口県中小企業団体中央会 専務理事
相本 尚俊	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
伊作 城青	山口労働局労働基準部長
村上 弘人（代理出席）	中国運輸局自動車交通部長
山口 昭博	山口運輸支局長

（11名）

4. 議 事

【議題1】令和元年度における「地方協議会」での実施事項について

資料1「令和元年度における地方協議会での実施事項について」

【議題2】労働時間等説明会の実施について

資料2「労働時間等説明会の実施について」

【議題3】ホワイト物流推進運動について

資料3-1「「ホワイト物流」推進運動のご案内と参加のお願い」

資料3-2「「ホワイト物流」推進運動の主な取組状況」

【議題4】トラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナーについて

資料4「荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー」

【議題5】その他

資料5「第11回中央協議会の概要」

参考資料「改正貨物自動車運送事業法の施行等について」

■質疑応答

議題 1 について（協議会での実施事項）

（末永座長）

○山口県のテーマとしては加工食品と建設資材であったが、その深掘りについては建設資材に関してとなるのか。

（事務局：山口運輸支局 遠北）

○今のところ建設資材のリードタイムに関しての課題を挙げて欲しいとのこと。

建設資材に関しては、（運送のパターンに関して）色々なケースがあるようで、その辺りの情報について地方での様々な事例を収集したいのではないかと考えている。

（末永座長）

○建設資材に関しては、生コンのように原材料に近いものなのか、一定の資材へ加工したものなのかという分類で話をしなければいけないのか。

（事務局：山口運輸支局 遠北）

○中央の（建設資材の）懇談会には鉄鋼やセメント、資材など複数の分野の方が参画しており、課題がまとめきれないため、各地方においての個々の課題を抽出し、それを報告させることが狙いかと考えている。山口で全ての分野は困難なので、積水ハウスさんが参画していることもあり、例えば資材におけるリードタイムの課題などがあればそれを挙げていきたい。

（末永座長）

○今後、課題についての検討を行い、会議などを行って、資料をまとめた上で検討の材料が出てきたものを次回の協議会で確認すれば良いか。

（事務局：山口運輸支局 遠北）

○本省より指示のあった項目を確認させていただき、その内容をお示しすることになるかと思う。特にリードタイムにおける課題と言われているが、課題の抽出ができた際には、協議会の中で課題解決の良い案が出れば教えていただきたい。

（末永座長）

○今後、事務局で検討材料なりを準備いただくことを念頭において、何か事業者としてヒントになることがあればお願いしたい。

（喜多村委員）

○住宅の現場へ資材を運送する際の、朝一番での搬入など時間指定の話などはよく聞く。

資材メーカーから現場への運送を依頼されるが、その現場における急な作業の中止や延期、時間指定などがあり大変な場合があると聞いている。

今話のあったリードタイムが何を指しているのか明確ではないが、種々雑多の要求がある

中でタイムリーな納入を求められると考えられるが、どこまで現場において求められる臨機応変さに対応していくかが課題ではないか。

(末永座長)

○テーマについては上手く整理していただき、山口県なりのオリジナルな視点のものが出てくれば良いのではないかと。

広島での事業の話もあったが、これはこれまで同様に、コンサルが入り事業を検討して実施していくことで良いのか。

(事務局：山口運輸支局 遠北)

○広島での事業では日通総健がコンサルとして参画し、現在、事業内容について検討中と聞いている。

議題2について（労働時間等説明会）

(末永座長)

○労働時間等説明会に関して、労働組合の立場としてどのような話が必要かご意見は如何か。

(吉田委員)

○この4月から働き方改革関連法案が施行され、時間外労働は、トラック運転者は5年後までに960時間の上限となったが、労働組合としては、一般職と同じ720時間を求めている。ただし、賃金さが下がるため、基準内賃金の引き上げを求めているところ。

自動車産業に関わる労働者の労働環境は悪く、三大疾病にかかる割合も全職種で一番多い。労働環境を整えて人が集まりやすい産業の構築を目指している。

(末永座長)

○労働時間の上限規制に関して、トラック業界として、5年後にどこまで達成できるか、具体的な見通しはあるか。

(河崎委員)

○5年と言っても、あと4年と少しになってきている。非常に難しいのではないかと。

荷主の理解が無いと困難である。荷主との話し合いが進んでいかないと、5年の枠の中では厳しいかもしれない。荷主に対しての罰則も強化されているが、トラック事業者としては、荷主に強く言える立場に無い場合が多い。荷主にしっかりと意見できる環境となる必要がある。ただ、土日の作業を実施しないとする荷主も出てきており、荷主からの動きにも期待したい。いずれにせよ、行政と業界とが一緒になって取り組んで行く必要がある。

(伊達委員)

○運送事業者の方が実感、危機感を感じているところ。ホワイト物流推進運動のような荷主

との協力についても、現実としては厳しい面もある。

ある運送事業者では、台風や水害などの災害の発生時に自社の判断により運送を取りやめることを文書により荷主に申し出ているケースもある。ある意味独自性を持って判断することとなるが、トラック事業者側の動きが進んでいけば、荷主の理解も進むのではないか。

先ほど話もあったが、三大疾病を抱えているような中で、無理な運行はしない、と荷主に対してははっきりと伝えることで、理解いただける場合もあると思う。

また、過去より様々な規制、労働時間や排ガス規制などは、トラック事業者が全て負担を受けてきた。両罰規定というか、運送する側のみに強いるのではなく、公平な負担となるような配慮が必要と感じる。強化した荷主への対応について、罰則や氏名の公表など是非適用していただきたい。

(末永座長)

○2ヶ月連続で（時間外労働）80時間超の規制は既に適用されていると思うが、3月～4月などは公務員の職場でも困難かと思うし、トラック事業者であっても、引越やその他年度末の繁忙で、難しいのではと思うが、如何か。

(喜多村委員)

○労働力がふんだんにあれば皆でシェアしていくこともできるが、非常に不足している中では大変厳しい。荷主側の要望をかなえる必要があり、弱い立場にある。人手が無い制約がある中でどのように対応していくか。災害などの非常時にも物流には負担が多くなるが、どうしてもやらなければ行けない状況でもある。物流には専門性があることも踏まえると、非常時の体制であらゆることを遵守していくのは厳しい状況ではないか。

(末永座長)

○行政側としては、これから5年間のスケジュールをどのように考えているか。

(伊作委員)

○今年は初年度でもあり、このように意見をお伺いしながら1年目、2年目、3年目をどうしていくかを検討していく。まずは、5年後に適用されることを、荷主や労使含め周知していく。その上で、医師や建設業など、猶予期間のある業種もその他にあるので、そこでの意見なども踏まえて、2年目以降の施策を検討していく。

(末永座長)

○医師などは運輸業よりも厳しいのではないかと考えているが、運輸業においても、2年目、3年目の際にシミュレーションでどの程度達成できるか検討してみる必要はあるのではないか。2年目、3年目で達成不可能なものが、果たして5年後に達成できるのか、疑問はある。

(伊作委員)

○シミュレーションという点では、それぞれの分野でのご意見を伺いながらになる。

(村上代理)

○この協議会での取組も5年目となるが、そもそこの労働規制の見直しが始まることとなった時点で、トラック事業者だけの努力では困難であることが中央でも議論されてきた中で、中央での協議会、各都道府県での地方協議会を立ち上げて議論を始めたのが、この協議会設立の経緯と考えている。協議会の中で、色々な調査や実証実験の実施、ガイドラインの作成などを一つずつ進めてきて、法令改正があり、スタートしたとの認識。

非常に難しいことは承知しているが、かといって4年半後には実施しなければいけないことでもある。そうしなければ、新たな人材も確保できないし、物流の停滞も生じてしまうので、行政としても一つずつではあるが、様々な場で皆様と知恵を出し合いながら進めている。

ホワイト物流推進運動についても、2月に中央で決定し3月にはポータルサイトを立ち上げて募集を開始したところ。厚生労働省、経済産業省とも連携して、全国の一部上場企業6,300社に対して、文書を送付している。今の物流の実態を知ってもらい、改善をしていかなければ、新たな人材確保も進まず、状況は悪化し解決に向かわないことを訴えていくことで、一社でも二社でも賛同企業を増加させていきたいと考えている。

(末永座長)

○説明会については、全支部でしっかりと進めていただき、現場においては、やはりその時間内、80時間ならそれをクリアできるか、どこが落とせるかなど、また、できないならできないこともしっかりと把握することも大事であり、クリアする工夫があれば共有も必要。

議題3について（ホワイト物流推進運動）

(末永座長)

○この運動について、山口県内の企業が広く知っていくにはどのようにすれば良いか。

(事務局：山口運輸支局 遠北)

○当方としても、周知方法については非常に難しいところ。荷主企業へのパイプもなく説明する場も少ない状況である。経済産業省や厚生労働省も通じて、荷主団体等には情報を提供しているが、直接、支局からの情報提供の手段が無いところ。中央会を通じた情報提供などもお願いしたいところではあるし、トラック事業者からの荷主への情報提供などもできないか、とは思っている。

(末永座長)

○運動が一般事業者まで広がっていかなければ意味は無いが、実際に周知の体制について不足していると感じる。運送約款の改正などで運賃と料金の区分もあったり、ここまで労働環境の改正が進んでいく中でそれを十分に意識した体制とはなっていないのではと思える。今後、どのように周知していく方法があるのか、など行政としてどのように考えているか。

(村上代理)

○運送約款のお話もあったので、まず約款についてお話をするが、山口県は当初はスタート

が遅れていたが、8月末には管内でも2番目の90%の適用率で、委員の皆様のご協力とご理解もあって結果であるが、全国的にも遜色の無い数字となっている。

ホワイト物流推進運動についても3月から開始しているが、全国で説明会を実施しており、山口県では5月の28日に開催し、この時に荷主が12社参加いただいております、これが第一歩だったのだらうと思っている。今年中に手じまいをすることは無く、これからどんどんとPRをしながら、委員の方にも助力をいただきつつ、セミナーや説明会に参加させていただき、1つでも多くの企業に聞いていただき、できることから少しずつ取組を増やしていくことを進めていきたい。

(末永座長)

○セミナーの場であるか、説明会などか、どのような場面かは問わず、労働関係改正については、各事業者の方にとって関心が高いものであり、取組の周知については、進めていただきたい。

残業の上限枠も、いつの時点を起算として720時間を見ていくか、4月を起算とすると、3月の年度末前には上限枠を使い切る可能性もある。起算日の変更などの工夫の余地もありそうではあるが、11ヶ月経過して上限に達した後、業務が回らないので、従業員側からの申出があった場合、上限を超えた対応をすべきか否かは、弁護士の中でも意見が分かれるところであり、超えざるを得ないとの意見が強い。それほど抜き差しならない状況であるが、先ほどシミュレーションと言ったのは、この労働時間を減らすことのみでなく、起算日を変えてみてどのように対応できるかを検討する意味合いもあり、様々な工夫をしていかないと誰も残業できない状況も生じかねないと思也有る。

標準約款について申し上げますと、事業者側、受け側が約款の記載をもって拒否をすることが債務不履行だと言われなくようにする工夫も必要ではないか。契約を優先して法律を遵守しないことにもなり得るので、標準約款の中にある問題にも注視が必要。

議題4について（労働時間短縮に向けたセミナー）

(末永座長)

○題名にも「荷主と」と入っており、荷主の方にも参加していただくことが必要で、運送事業に携わる人達だけでは広がらない。商工会などとも協力して周知し、2回、3回と実施していく必要がある。ホワイト物流という名前も馴染み無いものであり、知っていただかないと広がりはない。

(喜多村委員)

○ホワイト物流推進運動をはじめ、労働環境改善に関して様々な取組を進めてもらい、段々と成果が上がってきていると感じている。荷主に対してもトラック事業は大変なんだという印象が伝わってきている。

ホワイト物流推進運動などは、これから広く周知が必要であるが、大手荷主は先行していても、物流子会社まで伝わっていくかが課題。親会社と如何にコミュニケーションがあるかであり、指示があれば物流子会社も対応していく。また、着荷主も色々な性格をもった企業

が多くあり、説明会の開催にあたっては、こういった物流子会社や着荷主にも多く参加していただくことが必要。得てして発荷主よりも着荷主側に問題が多いこともあるが、発であれ着であれ、働き方改革の中で生産性を上げるための手段として、輸送や物流は一番では無く、優先順位は何番目かであるので、若干のしわが寄る懸念すらある。そういった中でホワイト物流推進運動については形だけでなく、本気で改善をいただけるかは疑問があるところ。今後、周知されて認知されるまでには時間差があり、難しさもあるので、その周知をしっかりとやっていただき、また我々も荷主に対しての説明もしていかなければいけない。簡単では無いなと全体を通じて感じた。

(村上代理)

○今のお話にの中でわかる部分だけ関連して述べさせていただく。

物流子会社とメーカーとの関係性について、ある物流会社に聞いた話であるが、その物流子会社は食品加工メーカー6社の協同の子会社で、やはり、流通の課程の中で様々な場面で荷待ちが発生したり、積み出しの時点での不合理があったりするので、それをきちんとメーカーに訴えていく取組をしており、また、そのメーカーのトップクラスの方も定期的な会合を開いて、物流会社には選ばれる荷主になる、というキャッチフレーズを作っているとのこと、大変心強く思ったところ。そういった話を聞ける機会を増やしていければ良いかとは考えている。

着荷主に関しては、問題が多いのはここかなとの認識を持っている。発荷主は物流改善への意識が比較的あるが、発注コストを負担しないこともあって着荷主側では先着順、長時間の待機、トラックの行列など問題が多く発生している。少しずつでも意識を変えていただき、トラック運転手への配慮なども進めていただければと思っている。

(末永座長)

○宅配事業者などの個別配送についても、人員不足や再配達の問題などあり、厳しい状況があり、物流拠点を各社共同で作ったり、集荷集配を協働で実施しなければ、今後は成立していかない、協業化は必須ではないか、との話を打ち合わせでもしたが、今のメーカーが共同で物流子会社を立ち上げる話などは、ちょっとしたヒントになるのではないかな。

関連して、個別宅配などの運送をいわゆる白ナンバーで配達できるような制度改正を行うとの報道があったと記憶しているが、どのような内容になるのか。

(村上委員)

○現在でも繁忙期に関しては自家用車による運送を認めているので、その関連かと思う。

(末永座長)

○また情報があれば教えてください。

議題5について（その他：中央協議会の概要）

（吉田委員）

○少し前に戻るが、ホワイト物流推進運動について、ホワイト経営の認証では、一定のインセンティブがあるようだが、ホワイト物流推進運動についてのインセンティブは無いのか。

（事務局：山口運輸支局 遠北）

○認証制度とは相違して自ら物流改善による効率化を目指していくもので、企業名の公表等を行うが、明確なインセンティブは無い。

（末永座長）

○企業が取組を進めるためには、例えば税制優遇措置や入札判断の際の優位性など、ちょっとしたことでも良いのでなどの何らかのインセンティブはあった方が意欲がでるのではないか。