

第16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（令和3年9月2日開催）

松村座長）座長の松村です。この業界は詳しくありませんが、スムーズな進行となるよう努めますのでよろしくをお願いします。まず、議事次第Ⅱ「今年度の地方協議会での実施事項について」、事務局より説明をお願いします。

中山）山口運輸支局首席運輸企画専門官の中山です。では資料1から説明します。こちらは本省貨物課から毎年来る指針といったものになります。主に下線部分を説明します。1ページ目ですが、時間外労働の上限規制が適用されますので、今後は荷主と連携して加速させていく必要があります。2ページ目ウの下線部についてですが、令和6年4月まであと2年半でありますので、山口県では重点を絞らず全体的に取組みを進めたいと考えております。②荷主等の関係者の参画についての下線部については、今回から中国経済産業局様に参加し頂いております。3ページ目の下線部の好事例としては、積水ハウス山口工場様と山陽センコー運輸様の取組みについて議題としてございます。4ページ目の下線部、重点取組事項のPDCAについてですが、今年度の指針では、課題を設けて数字で目標を達成するよう求められており、今回議題に入れさせていただきました。5ページ目3. トラック運送事業者に対する労働時間等説明会については、議題の労働時間説明会についてで意見交換をしていただきます。4. 周知事項については、後ほど説明いたします。

松村座長）ただいま、今年度の地方協議会での実施事項について、説明がありましたが、ご質問等ありましたらお願いします。

松村座長）それでは、議題に入ります。まず、議題1「県内大手荷主への標準的な運賃等の周知活動について」、事務局より説明をお願いします。

中山）先ほど今年度の実施事項の説明でも申し上げましたとおり、これから、令和6年4月に向けて、トラックドライバーの長時間労働の改善と生産性向上の取組みを荷主と連携して、更に加速させていく必要があるところがございます。そういった状況の中、議事次第5の報告事項でもご説明いたしますが、去る7月7日、トラック協会の喜多村会長、山口労働局の村井局長、山口運輸支局の高山支局長が商工会議所連合会を訪問し、連合会の川上会頭へ「標準的な運賃の会員への周知要請」を行いました。この連合会を皮切りに、県内を代表する5つの経済団体へ3者による連名での要請を行ったところがございます。荷主団体に会員への周知を要請した次の段階として、県内の大手荷主へ直接、当協議会から要請することで、取組みを強化したいと考えており、今回の議題として提案させていただいたところがございます。

ご審議いただきたい主な点としましては、

- ・この取組みを協議会として行うことにご賛同いただけるか
- ・ご賛同いただける場合、要請する大手荷主の選定等について

この2点でございます。

大手荷主の選定等については、荷主名簿の一番下に、事務局案を掲載しております。なお、荷主に協力いただきたい項目は、添付資料のとおり、昨年末に全日本トラック協会が要請した内容を参考に構成しております。また、大手荷主との関係につきましては、当協議会としてもいささか弱いと思われまことから、今回から中国経済産業局さんにも参加いただき、荷主へ要請する際のご協力をいただきたく思っております。要請の具体的な方法につきましては、荷主名簿の一番下にある案のとおりです。(若干読み上げて説明)

松村座長) それでは、議題1について、みなさまそれぞれの立場からのご意見を伺えればと思います。国広倉庫運輸の国広委員、何かご意見ありますでしょうか。

国広委員) 運送会社は荷主にモノを言えないことが多々ありますので、このような啓蒙活動は助かります。ウチは県外の荷主が結構居るので、成功事例を作ることを期待します。名簿にやりとりしている荷主がいます。まずは手始めの一つやってみて、荷主の感触を見て進めていくのもよろしいかと思えます。

松村座長) トラック協会の毛利光委員はいかがでしょう。

毛利光委員) なかなかイメージがつかないところではありますが、一つやってみて、荷主さんの感触を確かめて、他を進めていくというのが、よろしいかと思えます。

松村座長) 荷主の立場から、相本委員はいかがでしょう。

相本委員) 私は物流業務に携わって長いので、物流業界のことは承知しており、ドライバー不足や標準的な運賃の趣旨は理解しています。もっと理解を広めるためには、実務者レベル+経営層への働きかけが必要かと思えます。センコー様との荷待ち時間の削減への取組みについては、後ほど説明致しますが、荷主と運送事業者が一体となってやっていく必要があるかと思えます。

松村座長) 荷主団体の立場から、坂本委員はいかがでしょう。

坂本委員) 資料7にもありますが、当中央会の和田会長が標準的な運賃周知の要請書を受取り、会員へ周知をさせていただいておりますが、荷主へ直接要請することもよろしいのではと考えます。

松村座長) 中国経済産業局の宇山委員はいかがでしょう。

宇山委員) 私共も出来る限り協力したいと思っています。適正な運賃対価での取引を推進していくことは大事なことであり、こうした理解を浸透させていくためのポイントとしては、荷主経営者への理解に終わらせないことが重要であります。大きい会社になるほど、経営者は理解しているが購買担当などの社員末端まで理解が進んでいない場合が結構ございます。社員の上から下ま

で理解を浸透させていくことが重要です。荷主と運送事業者は共存関係にあり、運送事業者が事業継続できなくなることは、荷主にとっても不利益につながるということを、荷主の社内全体に理解いただく働きかけが重要であると考えます。

松村座長) 皆様概ね賛成でしょうか。それでは、議題1については事務局が提示した案を基本に、ご意見を反映したうえで、取組みを行うということでよろしいでしょうか。

中山) 細かい点につきましては、事務局に一任いただければと思います。実際に行う取組みにつきましては、なるべく早めに実施のうえ、適宜途中経過、完了次第、みなさまへ報告させていただきます。

松村座長) 続いて、議題2「積水ハウス山口工場とセンコー山口営業所の取組みについて」事務局から説明をお願いします。

中山) 資料4をご覧ください。こちらは以前からご紹介しております積水ハウス山口工場様とセンコー様がされている、トラックの滞留時間削減の取組みです。これまでのご尽力もあり、最近、数字的にも効果が出てきていると伺っております。取組みの効果や苦労した点などについて、詳しくお話をお伺いし、他の分野でも活かせる点があれば意見交換などしていただきたいと思います。

相本委員) 当社は1月末決算なので2月に近隣の協力企業様に向けて、今期の業務方針を説明する場を設けております。資料1ページ目はその時の資料ですが、大半は事務局から頂いた資料の引用となります。協力企業様はメーカーであり荷主でもありますので、この社会課題を共有するのが狙いでした。昨年11月のトラック協議会では、「工場内から2時間以内に出す」という内容でお話をさせて頂きましたが、今期は時間取りの起点を変え、入場前待機を含めた改善に着手しています。「中で待つのも、外で待つのも同じ」という人もいましたので、その声を反映してのことです。この上期は「受付～退場3時間以内」、下期からはさらに1時間短縮して「受付～退場2時間以内」を目標に活動しておりますが、入場前待機を含む改善は、センコー様の本気度が問われると思っています。ポイントは「さらなる積込み時間短縮」と「入場前待機時間削減」です。当社の体制は1名の専任者と4人のメンバーで、センコー様にもそれに近い体制づくりをお願いし、35項目中29が改善完了しています。昨年まで当社の提案にセンコー様が乗っかる形であり、やらされ感が滲む活動でしたが、今では実務者レベルまで腹落ちさせることができ、自発的にいろいろな改善案が出てくるようになりました。そこにセンコー様の本気を感じます。改善した29項目中14項目は積込み作業の内容ですが、全部やっても1台6分の削減にしかありません。一方、配車側の改善では1両あたり37分の削減に成功しました。配車側の改善内容は、バス予約システムで出来ることばかりですが、システムを導入しても正しく使えていない企業様も多いので、まずは手作業でやってみて導入の可否を判断。その上で、センコー様も7月20日にシステムを導入しています。結果については、6月に「受付～退場3時間超えゼロ」を達成しました。8月からはさらにハードルを上げ、改善を継続して参ります。

水上オブ) 改善したことは2つあります。1つ目は荷主との連携です。どうやってやるかの内容が一番のポイントでした。3時間をコンセプトとしました。「早く、待たせるな」と言われても、共通の目的が持てないですが、3時間以内に出るという共通目標は大きかったです。2つ目、末端までは情報がいかなかったが、色々活動している中で、工場が3時間以内の優先順位をあげているなあと実感しました。工場全体一丸となっており、他の改善にも繋がっていると思います。

松村座長) こちらの取組みについて、何か質問などありますでしょうか。

国広委員) オーダーが安定しているのは大切ですね。時間のばらつきはしんどいところなので。

松村座長) 今後の荷待ち時間短縮に向け、参考になるものについては、委員の皆様それぞれの立場において、実際に取組みに反映させたり、会員へ周知するなどのご協力をよろしくお願い致します。続いて、議題3.「中長期の目標及び指標(KPI)の設定について」、事務局より説明をお願いします。

中山) 資料5をご覧ください。議事次第Ⅱ「実施事項について」でも若干触れましたが、今年度から、令和6年度からの時間外労働時間の上限規制に向けた取組みを進めるにあたり、取組みの効果を数字で示すことが求められております。通達によりますと、「重点取組事項(山口県は建築資材)の改善をPDCAサイクルにより効果的に進めるため」とありますが、上限規制まで残り3年を切りましたので、山口県協議会では分野を問わず全体的に取組みを推し進めることが重要と考えております。したがって、中長期の目標及び指標については、資料5に記載しています2項目について、提案させていただきたく存じます。

一つめですが、そもそも標準的な運賃を活用できるトラック事業者がいなければ話にならない面もございますので、まずはその土台作りとして、標準的な運賃を活用できる事業者が増えるよう取り組む必要があるかと思っております。具体的な目標値としては、2021年度末80%、2022年度末85%、2023年度末90%、を設定しております。

達成するための取組みとしましては、

- ・標準的な運賃セミナーの開催(トラック協会・運輸支局)
- ・理事会等各種会議開催時の周知(トラック協会)
- ・労働時間セミナー開催時等あらゆる機会を通じた周知(労働局)

こういった取組みを考えております。なお、標準的な運賃の届出率は7月時点で7割程度となっております。

二つめは、ホワイト物流推進運動への賛同企業数を増加させる取組みでございます。7月末現在の賛同企業数は全国で1256社でございますが、山口県に限りまして11社となっております。内訳は、荷主企業4社、トラック事業者7社となっております。

中国地方の状況は、広島28、鳥取3、島根4、岡山24となっております。取組内容としましては、記載しておりますとおり、議題1の大手荷主要請やセミナー開催などを考えておまして、荷主や元請けたるトラック事業者双方の賛同が多く得られるよう、しっかり取り組んで参りたい

と思います。

当初の目標値としましては、

2020年度末 11社

2021年度末 15社

2022年度末 20社

2023年度末 30社

としておりますが、賛同数の状況によっては目標数を増やしていけるよう、努めて参りたいと考えております。なお、参考となりますが、青山委員が経営する宇部貨物様には、ご賛同いただき、資料のとおりホワイト物流自主行動宣言をしていただいております。以上でございます。

松村座長) ただいまの説明について、ご発言等ありましたらお願いします。また、本日はご欠席ですが、ホワイト物流自主行動宣言をされている青山委員が経営する宇部貨物の宣言内容について、事務局から何か補足などあればお願いします。

中山) 宇部貨物の青山社長からコメントをいただいておりますので、主だったところを読み上げさせていただきます。(資料を読み上げ)

松村座長) それでは、議題3については、事務局が提示した案のとおり取組みを行うということによろしいでしょうか。

松村座長) ありがとうございます。それでは、事務局の方で各種取組をしっかりと進めていただき、適宜取組み結果の報告をお願いいたします。次の議題に参ります。事務局から説明をお願いします。

原田) 資料2の中ほどに「トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省の取組」がございますのでご覧ください。厚生労働省で行っております自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業と働き方改革推進支援センターによる支援と改善基準の見直しの状況についてご紹介いたします。

2 ページをご覧ください。平成元年度に開設しました「トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」の拡充です。このサイトはトラック運転者の長時間労働改善に向けた周知コンテンツやガイドラインを一つにまとめたものです。

令和2年度に拡充された内容をご紹介します。サイト画面の赤い枠で囲った箇所です。荷主企業向けに荷主企業同士が物流生産性向上とトラック運転者の長時間労働改善に向けた意見交換を行うオンラインミーティングが令和3年1月から3月に4回開催されましたが、その結果報告が掲載されています。黄緑色の枠で囲った箇所には、企業向けには発荷主向け、着荷主向け動画が追加されています。青色の枠で囲った箇所は、イラストコンテンツが追加されています。「集荷」、「発荷主」、「輸送」、「着荷主」、「複数荷主」の各領域をクリックするとトラック運転者の長時間労働につながっているかもしれない問題や、その問題解決につながる施策候補例を確認できるコンテンツが追加されました。荷主やトラック業者に有益なコンテンツが掲載されていますので、

このポータルサイトの周知、活用を行ってまいりたいと考えています。

次に働き方改革推進支援センターにおけるトラック運送事業者へのサポート事例をご紹介します。6ページをご覧ください。働き方改革推進支援センターとは、働き方改革に関連する様々なご相談に総合的に対応し、支援することを目的に全国47都道府県に設置されているものです。山口県においては「働き方改革サポートオフィス山口」の名称で厚生労働省山口労働局の委託事業により設置しています。サポート事例に働きやすい職場環境づくりのための規則等の整備と管理職の意識改革の例と労働時間の削減、年次有給休暇の取得率向上の例が掲載されていますが、専門家がどういった支援をしたか、その効果などについて記載がされています。「労務管理」「賃金制度」など専門家が相談にのる体制となっていますので、働きやすい職場環境づくりに悩んでいる事業場の皆様へサポートオフィス山口のご利用を労働局、労働基準監督署では引き続き積極的に推奨してまいります。

労基法が改正され、1か月60時間を超える法定時間外労働には5割増しの率で計算した割増賃金の支払いが必要になりますが、中小企業については、令和5年4月1日から適用となります。また、現在適用が猶予されている自動車運転の業務についての時間外労働の上限規制が令和6年4月1日から適用となります。それまでに法規制に対応していただく必要があり、長時間労働の改善が進まなければ時間外労働の上限規制に抵触したり、時間外割増賃金の支払いのためコストアップが避けられないこととなります。労働局、各労働基準監督署では令和元年度から働き方改革関連法の説明会、セミナーを開催し法規制の内容や長時間労働の抑制の必要性をご説明してまいりました。昨年度は、新型コロナウイルス感染防止のため、予定していた説明会の多くが中止や開催しても少人数の出席となりました。今年度もトラック協会各支部と連携し会員を対象とした説明会、セミナーの開催を予定しているところですが、新型コロナウイルス感染防止のため、中止、延期となっているものがあります。今年度下期も新型コロナウイルス感染防止措置を講じながら説明会の開催を計画しているところです。

次に、改善基準の見直しの状況についてご説明します。資料2の「周知・要請事項について」の中の「改善基準告示見直しの検討状況」厚生労働省労働基準局監督課をご覧ください。1ページにありますが令和2年10月に実態調査が行われています。事業者調査はトラック705事業所が対象、自動車運転者調査4,230人が対象、トラック業者から257件（回答率36.5%）、自動車運転者調査は1,172件（27.7%）の回答をいただいております。その結果は、2ページから6ページまで実態調査結果概要のとおりです。

この結果を踏まえ、労働政策審議会労働条件分科会自動車運転者労働時間等専門委員会において令和3年4月から、改善基準見直しに向けた議論が行われています。トラックについては、新型コロナウイルス感染拡大の関係から、物流の変化等もいろいろ考慮したいということで、令和2年度に引き続き、令和3年度も実態調査を実施されます。対象事業場数が1,410事業場、自動車運転者が8,460名と聞いています。

7ページをご覧ください。予定では、令和3年から令和4年に議論がされ、令和4年12月までには改善基準告示改正し、令和6年4月から改善基準告示施行となっています。時間外労働の上限規制が適用となるのと同じタイミングになります。労働局、労働基準監督署では、令和4年12月の改善基準告示の改正次第、改正改善基準告示内容の周知を行う予定としております。

松村座長) 労働時間関係について、関係者から何かご意見などありますか。

松村座長) 続いて、議題5.「物流施設見学について」、事務局から説明をお願いします。

中山) 資料6をご覧ください。以前の協議会でも実施したことがあります。委員の顔ぶれも全体的に変わってきておりますので、実際の物流施設を肌で感じていただける物流施設見学を再び開催しようと考えております。

見学場所は、山口県内で唯一の物流総合効率化法の認定施設であります「東ソー物流 第二りんかい物流センター」様に、事前に了解を得てございます。内容としては、現地集合とさせていただき、東ソー物流様の会議室にて、施設の概要について説明を受けたのち、施設内の見学をさせていただく予定です。実施時期については、コロナの蔓延状況を考慮しつつ、東ソー物流様と検討していきます。なお、コロナ禍でありますので、人数が制限される場合には、新任委員を優先に見学させていただく予定です。ご了承のほど、よろしくお願いいたします。

松村座長) 委員の方から何かご意見等ありましたらお願いします。

松村座長) それでは、物流施設見学については、実施する方向で、事務局の方で日程調整等よろしく願いいたします。コロナ禍での開催となりますので、事務局におかれましては、東ソー物流様の意向に十分配慮したうえで、決して、無理のないよう、話を進めていただければと思います。以上で、本日の議題の方は終了となります。貴重なご意見をいただき、ありがとうございました。

松村座長) 続いて、「IV. 周知事項」について、事務局より説明をお願いします。

中山) 事務局です。まずは、資料8をご覧ください。事務局からの説明の前に、経済産業省の支援メニューについて、宇山委員からご紹介をお願いしたいと思います。

宇山委員) 資料をひとつ持ってきました。トラック会社が事業を続けていくためには、荷主の協力が大事ですが、こちらはトラック会社が自助努力で生産性を向上するために使える補助金でIT導入補助金2021というものです。ITを使つての業務効率化、見える化ができ、これらの費用を補助するものです。今は第3次募集中で、次は第4次がある予定です。トラック会社に使ってもらえればと思っています。枠が4つあり、特にコロナ対策枠としてC類型など低感染リスク型ビジネス枠を設けており、これらはコロナ禍での非接触型ビジネスを推奨するもので、補助率2/3、上限が450万円と一般枠よりも補助率など手厚くなっています。ちょっとしたITシステムの導入で効率化を促進できます。運送事業者がIT導入で経営課題解決を実現するヒントも参考になります。P3の悩み3のように運行計画や運賃設定において長年の経験と勘による管理からIT導入によるデータ化で業務を見える化することで、管理を効率化したり、P4の悩み5のように、ドライバーの待ち時間にタブレットで日報を書くことで帰社後の残業時間縮減に

よるコスト削減などが挙げられます。後ろのページには本補助金の導入事例を載せていますので合わせてご参照下さい。不明な点などは当局の流通・サービス産業課まで問い合わせして貰えればと思います。

松村座長) 周知事項について、何かご意見やご質問などありましたら、お願いいたします。

特にないようでしたら、次の議事に進みます。続いて、「V. 報告事項」について、事務局より説明をお願いします。

中山) 資料7をご覧下さい。去る7月7日に実施した、トラック協会・喜多村会長、村井労働局長、高山運輸支局長の三者連名による、標準的な運賃の周知要請の概要となっております。マスコミにも注目され、NHKなどでテレビ報道されました。裏面は実際に手交した要請書となっております。連合会の川上会頭へトップバッターで要請し、②～⑤の日程については、支局長が代表訪問し手交させていただきました。

松村座長) それでは、実際に、7月7日に連合会の川上会頭へ要請書を手交された、喜多村委員から、川上会頭の反応など当日の様子をお話いただけますでしょうか。

喜多村委員) 標準的な運賃の周知について、産業界に要請してきました。川上会頭からは、非常に心強い回答をいただきました。標準的な運賃の理解については、トラック会社だけでは解決できないため、荷主の協力も必要です。運賃を上げてもらうのがゴールではなく、運転者を増やし、物流業界を安定化させることが目標です。運賃の値上げは結構難しいところですが、物流業界の安定化を図るためには、荷主の理解、労働時間の問題を解決していかなければなりません。経営トップの理解はあるが現場担当者までが分かっていることはよくある話で、物流改善の難しさを痛感しているところです。大企業になればなるほど、各分野の末端まで浸透させていくことは困難です。周知活動の取組みは始まったばかりだが、標準的な運賃は時限立法。標準的な運賃が定着するように目指していこうという姿勢は、国交省はじめ皆さんにやってもらっている。そのあたりについて、川上会頭には熱心に話を聴いていただけたと思っています。

松村座長) 続いて、連合会として要請書を受けた側であります、連合会常務理事の中川委員から、要請への対応などについて、お話をいただけますでしょうか。

中川委員) 7月7日に要請書をいただきました。当会には傘下14、約21000の会員企業があります。ホームページ、会報、メルマガなどで周知させていただいております。

松村座長) 次に、他の経済団体へ実際に要請書を手交された、高山委員から、各団体の反応などについてお話をいただけますでしょうか。

高山委員) 7月上旬に、標準的な運賃周知のための三者合同要請書を五つの経済団体に手交し、各団体には要請の趣旨についてご理解いただき、周知への協力を得ることができました。

次の課題はどう実効性をもたせるかだと思っています。本日の議題としました、大規模荷主への周知活動や、トラック事業者の標準運賃届出件数を増やす取組みなどがそうです。

国の告示した標準的な運賃は、地域における適正な運賃の水準を示すものであって、ドライバーの労働環境改善の原資となります。運賃交渉と言えどコストが上昇する話なので、荷主企業にとっては気がのらないことかも知れませんが、深刻化するドライバー不足に対して、適正な運賃が収受できなければ待遇の改善も図れず、将来的には物が運べない時代がやってくるかも知れません。まずは、ドライバーの賃金をしっかり上げていきたい。そのためには適正な運賃水準への理解が広がることが重要と考えます。

松村座長) 続いて、中央会として要請書を受けた側であります、専務理事の坂本委員から、要請への対応などについて、お話をいただけますでしょうか。

坂本委員) 7月8日に和田会長が要請書をいただきました。会員には、メールマガジンで周知させていただいております。

松村座長) 今回の経済団体への要請行動については、山口労働局長にもご参加いただいておりますが、労働局さんの方から何かございましたら、よろしくお願いします。

木下委員) トラック協会、運輸支局とは協力関係にあり、要請にも参加させていただきました。厚生労働省では、過重労働による健康障害防止、長時間労働の改善に重点を置けていますが、トラック会社による労働時間等の違反は81.4%であり、平均より10ポイント以上、上回っています。また、改善基準告示違反も56.2%とバス、タクシーよりトラックが高い状況にあります。その原因の一つは人手不足であり、人手不足と適正運賃の不収受は切り離せない問題と考えています。適正な運賃は、トラックドライバーの労働条件の改善につながると考えられ、厚生労働省ではこれからもできる限り協力していきます。

松村座長) ありがとうございます。報告事項について、委員の方から、何かご意見やご質問などありましたら、お願いいたします。

松村座長) それでは最後に「その他」ということですが、全体を通して、何かご意見やご質問などありましたら、お願いいたします。

中山) こちらも報告になりますが、新型コロナワクチン優先接種の対象に、運送業界のエッセンシャルワーカーも加えてもらえるよう、山口県に運送業界と運輸支局の連名で要請しました。結果としては、考慮してもらえなかったのは残念でありました。日々の仕事に穴があけられないため、なかなかワクチン打つことができない、トラック運転者もエッセンシャルワーカーなのに…といった声も届いているところです。

松村座長) 以上で、本日予定されていた議事は全て終了しました。進行を事務局にお返しします。