

第9回トラック輸送における取引環境・労働時間改善新潟県地方協議会 議事概要

【日 時】平成31年2月27日（水）13時30分～15時30分

【場 所】新潟県トラック総合会館 5階 501号室

【出席者】（順不同、敬称略）

| | |
|---------|---|
| 佐々木 桐 子 | 新潟国際情報大学 准教授 |
| 新 田 祐 治 | 経済産業省 関東経済産業局 産業部適正取引推進課長 （産業部次長 五十嵐 悟 代理） |
| 北 山 晃 也 | 一般社団法人 新潟県商工会議所連合会 事務局長 （専務理事 早福 弘 代理） |
| 本 間 哲 夫 | 一般社団法人 新潟県経営者協会 専務理事 |
| 名古屋 祐 三 | 新潟県中小企業団体中央会 専務理事 |
| 磯 島 一 久 | 全国農業協同組合連合会新潟県本部 管理部企画課長 （管理部長 樋口 毅 代理） |
| 上 山 賢 | 北星産業株式会社 営業部調達物流課長 （取締役営業部長 金子 昌弘 代理） |
| 高 杉 陽 子 | 特定非営利活動法人 新潟県消費者協会 事務局長 |
| 丸 山 敏 明 | 全日本運輸産業労働組合新潟県連合会 執行委員長 |
| 木 下 幸 雄 | 日本労働組合総連合会新潟県連合会 地方委員 （副会長 小熊 勇 代理） |
| 小 林 和 男 | 中越運送株式会社 代表取締役会長 |
| 市 村 輝 男 | 長岡トラック株式会社 代表取締役 |
| 浅 間 博 | 公益社団法人 新潟県トラック協会 専務理事 |
| 竹 田 紀 稔 | 厚生労働省 新潟労働局 労働基準部長 （局長 井上 仁 代理） |
| 林 伸 治 | 国土交通省 北陸信越運輸局 自動車交通部長 （局長 板崎 龍介 代理） |
| 小 田 樹 | 株式会社富士通総研 シニアマネジングコンサルタント |
| 小 坂 真 弘 | 日本PMIコンサルティング株式会社 代表取締役 |
| 名 取 雅 彦 | 株式会社野村総合研究所 シニアコンサルタント |

1. 開会

（1）委員等変更のお知らせ

・小林和男委員（中越運送株式会社）の役職名が、「代表取締役社長」から「代表取締役会長」に変更。

（2）欠席委員

・北越コーポレーション株式会社 金川委員が欠席。

（3）開会挨拶

○新潟労働局 竹田労働基準部長（新潟労働局長代理）

日頃より、皆様方には、厚生労働行政及び国土交通行政に格段のご協力を頂いておりますことに感謝申し上げます。

本日、労働局長の井上が所要のため、代わりまして、私の方から挨拶申し上げます。

委員の皆様には、お忙しいところ、第9回協議会にご出席いただきましてありがとうございます

ます。

平成30年度コンサルティング事業につきましては、荷主業者、運送事業者、コンサルタント業者の御協力により、順調に進められましたことに対して、感謝申し上げます。

運送業界においては、ドライバー不足が大きな課題となっていますが、物流がその機能を継続的に果たしていくために、トラックドライバーの長時間労働の改善を図るとともに、物流の生産性向上を図っていく必要があります。

そのための試みとして、コンサルティング事業のような、荷主と運送事業者の連携による改善・向上のための取組が不可欠なものと言えます。

厚労省、国交省、全日本トラック協会において、平成28年度、29年度に実施したパイロット事業をもとに、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」を作成し、その普及を通じて、トラック輸送における長時間労働改善策の定着を図り、さらに発展させた事業がこのコンサルティング事業です。

今後とも、荷主と運送事業者が、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化などの長時間労働抑制の取組を進められますよう、皆様方の御協力をよろしくお願い申し上げます。

さて、働き方改革についてですが、長時間労働防止対策と年次有給休暇の時季指定などを内容とする改正労働基準法が、本年4月1日から施行されます。

ドライバーの時間外労働に関する36協定については、5年間の猶予があるところですが、過重労働による健康障害防止など、4月1日から取り組んでいただかなければならないところがあります。

改正内容について、労働局では、説明会、訪問支援などで周知に努めておりますので、皆様方におかれましても、働き方改革の推進に御協力をお願い申し上げます。

運送事業を取り巻く環境には、幾多の問題があると承知しています。

平成30年度の協議会における取組をとおして、トラック業界における長時間労働が一步でも改善に向け進みますよう、重ねてお願いし、開会の挨拶といたします。

本日は、よろしくお願いいたします。

2. 議題

(1) 新潟県地方協議会における平成30年度コンサルティング事業について

【説明】

○資料1（株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント）

- ・第8回協議会において中間報告を行ったが、実証実験が終了したため、結果を報告。
- ・新潟から名古屋までの輸送について、手積みの荷役作業と名古屋までの運行時間が検討課題。
- ・パレット利用、出荷時間の指定、横持・荷役の分担、高速道路の利用の4つを施策の候補に挙げ、対象集団の意見等を踏まえ、パレット利用と高速道路利用を並行して実験。
- ・使用したパレットのサイズについて、1400×1100を1100×1100に変更。
- ・3回の実証実験を実施。このうち、2回目の実証実験については、通常の運行と同様に、一般道と高速道路を併用したもの。
- ・ラックの上下に2段積みするとともに、什器を使用することにより、荷崩れと積載率低下を防止。
- ・積荷の重心が高くなったことにより、ベテランドライバーが運転したにもかかわらず、水を満載したタンクローリーのように、重心が前後に揺れる感覚があり、運転が難しく、荷物が気になるとのこと。
- ・ただし、高速道路を走行中はそれほど揺れを感じることなく、1回目の実証実験では、ラックのズレはほとんど発生しなかった。
- ・また、特に、下段の積載の際に、間隔が狭ことから、リフトマンとのコミュニケーションが

必要。

- ・2回目の実証実験では、一般道を併用したため、信号で停止する際、揺れが大きくなり、1回目に比べて大きなズレが発生。
- ・3回目の実証実験については、過去2回の結果を踏まえ、高速道路を利用するとともに、ラックの高さを1段上げた状態で実施した結果、重心がさらに高くなり、高速道路走行中も揺れが大きく、1回目に比べて大きなズレが発生。
- ・実証実験のまとめとして、パレット利用により、作業時間が大幅に削減され、ドライバーの労働環境が改善。
- ・一方、課題として、什器等の取扱い方や積荷の重心が高くなることによる荷崩れ、ドライバーの負担増が挙げられる。
- ・また、パレットと異なり、ラックは持ち帰りが必要となるため、復荷にかかる制限が発生。ラックについても、リサイクルやレンタルが幅広く可能となる環境の整備が必要。
- ・今回の実証実験の対象となった荷主において、今後、パレットを利用することが検討されているが、具体的な手法についてはさらに精査が必要と思われる。
- ・ドライバーが不足する中、荷主としても、ドライバーの労働環境改善を図り、荷物を運びやすくすることが重要。今回の実験が、運送事業者・荷主双方にとって、そのような検討を行う契機になるのではないか。

【意見・質疑応答】

(市村委員 長岡トラック株式会社 代表取締役)

- ・荷台に貨物を満載しているが、総重量はどれくらいか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・13トン車に満載しているが、過積載ではない。

(佐々木座長)

- ・積荷の重心の高さに言及されたが、重量は関係ないのか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・重量も関係している。上段の積荷の重心は不安定。

(丸山委員 全日本運輸産業労働組合新潟県連合会 執行委員長)

- ・上段と下段では、揺れ方が違うと思う。

(小林委員 中越運送株式会社 代表取締役会長)

- ・通常の加工食品については、ラックを使用しなくてもパレット積載が可能だが、ラックは必要なのか。かなりの重量があるのではないか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・段ボールの中身はパックご飯だが、これには重量がある一方、段ボール箱に隙間があり、下の箱が潰れるため、ラックが必要となる。

(木下委員 日本労働組合総連合会新潟県連合会 地方委員)

- ・結果として、この実証実験の取り組みを進めた方が良いのか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

・最終的には荷主が決定すべきこと。ただし、このラックを使用するかは別問題。

(丸山委員 全日本運輸産業労働組合新潟県連合会 執行委員長)

・パック製品を2段積みすると、段ボールの強度と隙間のため、商品が潰れるので、デッキラックを使用した方が良い。荷主側からは、パレットのサイズを大きくすることも希望されると思う。しかし、運送事業者としては、横ズレ防止のため、養生材等により、隙間を埋めることが必要。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

・下段に養生材等を入れるのが難しい。

(上山委員 北星産業株式会社 営業部調達物流課長)

・手積みの場合はラックを使用せず、バラ積みしているが、何故、パレット利用の場合はラックが必要なのか。商品が違うのか。

(丸山委員 全日本運輸産業労働組合新潟県連合会 執行委員長)

・パレットによる損傷で商品価値がなくなり、事故扱いになることが懸念される。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

・従前は、積載量と荷崩れ防止の観点から、手積みとしてきたもの。

(小林委員 中越運送株式会社 代表取締役会長)

・ラックを返却する際は、崩しているのか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

・復路においては、崩したラックの上に復荷を積載している。運送事業者としては、そのような状況に適した復荷を探すことに大変苦労している。

(市村委員 長岡トラック株式会社 代表取締役)

・ラッピングは全体に施しているのか。それとも1段ずつか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

・パレットごとに全体をラッピングしている。

(小林委員 中越運送株式会社 代表取締役会長)

・ラッピングは自動か手動か。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

・おそらく手動。従前、手積みの際はラッピングを施していなかった。

(丸山委員 全日本運輸産業労働組合新潟県連合会 執行委員長)

・ドライバーがラッピング作業を行っていると思われる。

(佐々木座長)

・ラッピングに要する時間は作業時間に含まれているのか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・含まれている。

(佐々木座長)

- ・積載率はどの程度減少したのか。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・約7%の減少。ラックにかなりの重量があることによるもの。なお、ラックを崩すために、フォークリフト使用しているが、ドライバー一名での作業は困難。

(高杉委員 特定非営利活動法人 新潟県消費者協会 事務局長)

- ・ラックの返却について、レンタカーのように、各地で返却できる仕組みがあれば、効率的。ラックの流通量が増加し、事業として成立するようになれば良いと思う。

(株式会社富士通総研 小田シニアマネジングコンサルタント)

- ・パレットと異なり、ラックは流通量が少ない。制度化されれば良いが、現状では困難。

(佐々木座長)

- ・今回の実証実験は、荷主としても大きな契機になったと思う。運び方が「モノ」の信頼に影響する時代になってきているという印象。

(2)「新・標準運送約款、働き方改革を踏まえた取組状況に関する調査」について

【説明】

○資料2 (日本PMIコンサルティング株式会社 小坂代表取締役)

・本調査は、改正「標準貨物自動車運送約款」と「働き方改革」について、事業者における施策に対する理解度、意識の変化、改善策の実施状況、その結果として、労働時間削減や別立ての料金収受ができていないか等をフォローアップ的に調査したもの。

・運送約款について、取引している運送事業者がどのような約款を使用しているか把握していない、又は把握する必要が無いと回答している荷主が60%弱にのぼり、運送事業者が料金を収受するための申し入れをすることができない状況が窺える。制度改正や届出内容が共有されていないことが問題。

・新約款を使用しない理由として、「積込・取卸料金、待機時間料金等を別建て収受することは困難だから」が多い(約46%)一方、「独自に定めた運送約款でないと対応できない」という前向きな内容も存在するが、全体としては、新約款に基づく料金収受が困難な環境にある。

・人材不足、車両不足について、運送事業者においては人材が不足している反面、荷主側にはその状況が的確に伝わっておらず、陰で自助努力がなされてる。

・新約款に基づく料金収受について、運送事業者全体の25%が高速道路利用料金を収受できている一方、新約款の目玉である待機時間料、附帯業務料、積込・取卸料の収受や運賃引き上げは進展していない。

・荷主、元請事業者の意識レベルの変化については、半数近くの運送事業者が感じている。これについては、北信局管内4県において同様の傾向。

・新約款による取引条件改善等への期待度については、約半数が期待している反面、期待できないとする回答が一定割合あることも要注意。料金別立て収受や運賃見直しが出来ない原因としては、業界慣行が多いとの回答だが、ドライバーが不足し、運送事業者側の交渉力が強くなっても、厳しい状況が続いている。

・国交省、厚労省の施策の認知状況について、運送事業者側は理解しているが、荷主側の理解

が進まず、両者に温度差がある。如何にして制度改正を荷主に理解させるかが大きな課題。

- ・労働時間短縮に向けた自助努力の有無について、実施した運送事業者が64%にのぼる一方、発着荷主との連携した取り組み実施は3割程度に止まる。

- ・各種作業時間の改善状況については、変化無しの割合が多い。運行時間については、改善の比率が高いが、これは高速道路利用料金収受の割合が上がり、高速道路利用が増加したことによるもの。残業時間についても、960時間の上限規制適用前に、既に改善が進んでいる。北信局管内4県及び全国においても同様の傾向で、人材不足に伴い、時間外労働は増加していない。労働基準監督署の監査により法令遵守意識が高まっていること、また、既に改善基準告示における労働時間の上限に達していることなどから、変化無しと回答していると考えられる。また、ドライバーが不足する中、時間外労働による負担が増加した結果、ドライバーが離職し、人材不足に拍車がかかることも背景にある。

- ・新標準運送約款の認知についても、運送事業者と荷主の間の温度差が大きい。

- ・残業時間の上限規制については、上限を超える運転者がいないとする運送事業者が63%にのぼる一方、本年4月から施行される有給休暇の5日取得義務化については、困難に直面している。これら各種規制への対応について、約半数の事業者が不安がある或いはそもそも対応できないと回答している。ドライバー不足の中、最大限の稼働をしている事業者においては、有給休暇5日取得は困難という声をよく聞く。必要なドライバーが確保できないため、車両を100%稼働できず、約10%の未稼働車両があることも確認されている。

- ・残業時間の上限規制に対しては、発着荷主による協力が不可欠であり、荷役作業の効率化、パレット利用、時間指定制導入などの取り組みが必要。また、高速道路利用料金割引制度について、大口割引として上限5割、実質3割程度の割引がなされているが、これを拡充し、上限8割、実質5割程度の割引が必要と認識。働き方改革には行政側のサポートも重要。

- ・昨年12月の事業法改正による荷主対策の深度化についても、発着荷主との協力を寄与するものと考ええる。

【意見・質疑応答】

(小林委員 中越運送株式会社 代表取締役会長)

- ・待機時間料の収受状況については、どの程度の割合の改善が必要なのか。

(日本PMIコンサルティング株式会社 小坂代表取締役)

- ・今回の調査においては、待機が発生した場合、待機時間料を収受するか否かという質問は設定していないため、改善割合の目標を示すことは出来ないが、他の調査結果からの推計によると、待機時間料が発生する運行が6割程度存在する。

(小林委員 中越運送株式会社 代表取締役会長)

- ・6割の荷主が待機させているのか。

(日本PMIコンサルティング株式会社 小坂代表取締役)

- ・通常期に待機が無い反面、繁忙期にのみ30分を超える待機が発生するケースがある。

(丸山委員 全日本運輸産業労働組合新潟県連合会 執行委員長)

- ・労働組合の立場としては、適正に料金を収受することにより、所得増加などドライバーの労働環境改善につなげて頂きたい。荷待ち時間は、出入庫の際の大きな問題。

(佐々木座長)

- ・北信局管内4県で同じ傾向にある調査結果があったが、事業規模別の差異はあるのか。

(日本PMIコンサルティング株式会社 小坂代表取締役)

・資料には掲載していないが、運送事業者については、保有車両台数規模別にクロス集計を実施した結果、差異の有無が顕在化している。認知度については、大手事業者ほど高く、小規模事業者ほど低い一方、改善の成果については、規模による差異は無い。最終報告書においては、規模別のクロス集計結果についても、詳細に提示したい。

(佐々木座長)

・本調査にかかる最終報告書について、事務局から説明してください。

(新潟運輸支局 小松首席運輸企画専門官)

・本調査の結果において、運送事業者と荷主企業の認識に温度差がある実態が見受けられた。運転者不足に対応し、輸送の生産性向上や物流の効率化を進め、国民生活等に必要な物流機能を安定的に確保するためには、関係者が連携して取り組むことが重要だが、調査結果のような状況では、このような取り組みを進めることが極めて困難と考えられる。ついては、現状を理解していただくため、当該調査結果のプレス発表を事務局から提案したい。異議がなければ、事務局において準備が整い次第、進めることとしたい。

(小林委員 中越運送株式会社 代表取締役会長)

・新約款については、いまだ不十分ではあるものの、荷主の理解が着実に進展していると感じられる。

(佐々木座長)

・発表については、内容・方法を精査の上、適切に実施すること。

(新田委員 経済産業省 関東経済産業局 産業部適正取引推進課長)

・改善の申し入れに対する荷主の対応状況如何。

(日本PMIコンサルティング株式会社 小坂代表取締役)

・運賃・料金の収受状況については、資料記載のとおり。また、速報版においては、時間等の制約から、要点のみを記載したが、申し入れの結果に関する調査結果についても、最終報告書において提示したい。

(3)「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」について

【説明】

○資料3 (株式会社野村総合研究所 名取シニアコンサルタント)

・「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」について説明。

(4) 今後の「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」等について

【説明】

○資料4 (北陸信越運輸局自動車交通部貨物課 前島専門官)

・平成31年度以降の地方協議会について、当初は、今年度末までを一つの目標としていたが、

働き方改革により、自動車運転者の時間外労働の上限規制が適用される平成36年3月末までのロードマップに改訂。引き続き、関係者間で理解が共有されるように進めて参りたい。

- ・「ホワイト物流」推進運動について、企業等に加え、宅配便や引越の直接的な利用者となる国民にも理解と協力を求め、物流機能を継続的に維持していくために何をすべきか意識していただくことが重要。

- ・「自主行動宣言」について、「取り組み方針」、「法令遵守への配慮」、「契約内容の明確化・遵守」を必要項目とし、その後、推奨取り組み項目を段階的に宣言していただくことを想定。

- ・「ホワイト物流」推進運動の呼び掛け方法については、①関係団体を通じた傘下企業等への運動への参加の呼び掛け、②主要企業等に対する参加要請文書の送付・公表、③関係団体・企業等向けの説明会の開催を想定しているが、詳細は今後検討。

- ・「ホワイト物流」推進運動にかかる今後のスケジュールについて、地方では4月以降に説明会が開催され、10月頃に賛同企業数、取組状況等が集計・公表される見込み。2月20日に開催された中央協議会において、「ホワイト物流」の積極的な推進に対し、各委員の賛同を得ており、今後、より具体的な取り組みになるものと考えられる。

- ・平成31年度アドバンス事業については、これまでのパイロット事業、コンサルティング事業において、輸送品目ごとの課題が明らかになったことから、これらに対する改善策を検討するもの。地方懇談会を設置し、地方協議会に横展開しながら実施される予定だが、詳細は今後検討。

- ・加工食品、建築・建設用金属製品、紙・パルプの輸送において、荷待ち時間の発生が顕著であったことから、輸送品目ごとに懇談会を設置し、議論・検討がなされているところ。

- ・「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたセミナー」について、新潟においては、明日（2月28日（木））開催。

- ・昨年12月14日公布された「貨物自動車運送事業法の一部改正」については、とりわけ、「標準的な運賃の告示制度の導入」が注目されているところ。標準貨物自動車運送約款改正後も、適正な水準の運賃・料金を収受できない場合があること、中小運送事業者については、荷主との交渉力が比較的弱いこと等を踏まえ、国土交通大臣が参考となる標準的な運賃を定め、告示できることとされたもの。これについて、強制力はないが、交渉を行う際の材料の一つという位置付け。なお、改正法については、なるべく早く施行できるよう、鋭意準備中。

- ・3月中旬から4月上旬を中心に、人手不足等により、引越事業者を確保できない事案が多く発生。引越日に幅をもたせる等混雑時期を避けるよう、ご配慮いただきたい。

- ・平成31年度以降も、引き続き、本協議会においてご意見等を賜りたい。

3. その他

（新田委員 経済産業省 関東経済産業局 産業部適正取引推進課長）

- ・「下請中小企業振興法「振興基準」の改正概要」について説明。

（丸山委員 全日本運輸産業労働組合新潟県連合会 執行委員長）

- ・いまだにネットやテレビの通販において、「送料無料」という表現が散見されるので、「ホワイト物流」推進の呼び掛け等にあたっては、この問題についても考慮して頂きたい。

（北陸信越運輸局自動車交通部貨物課 前島専門官）

- ・「ホワイト物流」推進会議には、労働組合も参画していることから、ご指摘の件については、中央においても検討されるものと考えられる。今後、情報等があれば、本協議会等において紹介することとしたい。

(佐々木座長)

・本日の議題に挙げられた取引環境・労働時間改善にかかる取り組みについて、ガイドライン等により、地盤が固まりつつある印象がある。今後も、本協議会のように、荷主と運送事業者相互の連携・協力が深められる場を継続していくことが重要。

4. 閉会

(1) 閉会挨拶

○北陸信越運輸局 林自動車交通部長（北陸信越運輸局長代理）

北陸信越運輸局自動車交通部の林です。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中、長時間にわたり、ご議論をいただき、誠にありがとうございました。

先ほど、今年度のコンサルティング事業について報告いたしました。コンサルティング事業にご協力いただきました荷主、トラック事業者の皆様へ感謝申し上げます。

本日の報告において、パレット及び高速道路の利用により、荷役時間や拘束時間が相当改善されているという結果が出ている一方、様々な問題点・課題も露見したところです。

長時間労働につきましては、トラック事業者の努力だけでは、解決が困難な問題であります。

この事業が実験だけで終わらないよう、引き続き、荷主のご理解とご協力をいただきながら、長時間労働の改善に向けて取り組んでいただき、新潟の好事例となることを期待しています。

また、先程、事務局から説明がありましたが、明日（2月28日（木））、新潟市において、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けたセミナー」を開催いたします。

このセミナーでは、先程説明したガイドラインの周知と具体的な改善事例の紹介を行うこととしております。

今後も、このようなセミナーを活用しながら、取引環境・労働時間改善に向けて取り組んでまいりますので、委員の皆様におかれましては、引き続きご協力いただきますようお願いいたします。閉会の挨拶とさせていただきます。

本日は、誠にありがとうございました。

以 上