

第10回トラック輸送における取引環境・労働時間改善栃木県地方協議会議事概要

◎日 時：平成31年2月19日（火）14:00～16:00

◎場 所：栃木運輸支局 2階 会議室

◎協議会委員：

丹羽章泰 一般社団法人栃木県商工会議所連合会 常務理事

石塚洋史 一般社団法人栃木県経営者協会 専務理事（御欠席）

鈴木俊二 日産自動車株式会社 栃木工場 工務部長
（代理出席 小島一貴 栃木工場 工務部 生産課 主担）

菊入信幸 アキレス株式会社 足利総務部長

八木久 栃木県交通運輸産業労働組合協議会 議長

吉高神健司 一般社団法人栃木県トラック協会 会長
（有限会社野中運送店 代表取締役）

増田邦雄 増田運送株式会社 代表取締役
（一般社団法人栃木県トラック協会 副会長）

田崎英明 三協興業運輸株式会社 代表取締役（御欠席）

鈴木政良 高根沢運送有限会社 代表取締役

白兼俊貴 栃木労働局長

佐藤祐輝 栃木労働局 労働基準部長

掛江浩一郎 関東運輸局長
（代理出席 永島和弘 関東運輸局 自動車交通部次長）

関根肇 栃木運輸支局長

◎議事概要

I. 開会挨拶

【国土交通省関東運輸局自動車交通部次長 永島 和弘】

ただいまご紹介いただきました、関東運輸局自動車交通部次長の永島でございます。掛江関東運輸局長は所用のため、代理で出席させていただいております。

本日はお忙しい中、皆様方にはご出席いただきまして誠に有難うございます。協議会の開催にあたりまして一言ご挨拶申し上げます。

皆様ご承知のとおり、昨今では、少子高齢化が益々進み、トラック運送業においても運転者不足が一層深刻化しており、その対策は正に待ったなしの状況となっております。

このため、働き方改革による労働環境の改善・荷待ち時間の削減など、物流・生産性の向上にこれまで以上に取り組む必要があります。昨年6月には、我が国全体の課題として、働き方改革を進めるため、働き方改革関連法が成立したところでございます。

このうち、トラック運送業を含む自動車運送業では、昨年5月30日に開催された「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」で政府行動計画が策定され、政府を挙げて長時間労働是正の環境整備等の取組を強力に推進していくこととされたところです。

さらに、トラック運送事業では、先の臨時国会で、議員立法により貨物自動車運送事業法が改正されたところです。改正法は、働き方改革を進めるトラック運送業に係る皆様方にとって大変意味のある改正であり、関東運輸局としても施行に向けてしっかり準備を進めて参りたいと考えております。

一方、地方協議会では、これまで、平成28年度から2か年に渡って、トラック事業者と荷主が連携して、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業に取り組んで参りました。

昨年11月には、全国の地方協議会で実施されたパイロット事業の成果を基に「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」が策定されたところです。後ほど、野村総研様からこの「ガイドライン」について説明していただくことになっております。

今後は、「ガイドライン」の横展開・定着を推進するとともに、荷主、トラック事業者等関係者の皆様方と協議を進めて取引環境・労働時間改善に努めて参りたいと思っておりますので、忌憚のないご意見を賜り、取組に活かして行きたいと考えております。

本日はどうぞよろしく願いいたします。

II. 議題

1. 「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

【オブザーバー (株)野村総合研究所より資料1-1、1-2、1-3に沿って説明】

■意見交換

【(有)野中運送店 代表取締役 吉高神 健司】

すいません、あえて質問させていただきます。

確かによくまとめていて良いのですが、反対ではないですが、これ全て費用が掛かるモノで全てが改善です。今の時代、人手不足のためドライバーに関しては、荷主様からの要請といたしますか、自主荷役って言葉がありまして、ドライバーが荷物を積み込んだ場合、似姿を整えて、検品をして、そしてトラックに積み込む。そして荷主先に行って荷物を下ろすのも自主荷役で運転手さんがパレットに積み替えて、荷物を検品して納品する。これが現在常識的に行われている時代です。

このように確かにパレット輸送で、はい持ってきました、はい降ろしてください、はいどうぞ、というのは非常に理想的な事で、現実的にはなかなか難しいかなと思います。こういうことは確かに良いのですが、このようになれば私達も大歓迎なのですが、さっきも言ったように荷主さんと確かに私達もお話はしております。

しかし一番先に来るのは人手不足とコストという面にかかってきてなかなかマッチングしないと感じております。ただ、昔と違いましてだいぶ改善はしていると思います。時間がかかり何かすると、じゃあこの荷物を明日にしようかというような形で荷主さんも考えてくれるようになりましたけど、やはりさっき言ったように、一番の問題が人手不足なところがお互いに苦労しているということです。以上です。

【栃木運輸支局 支局長 関根 肇】

ありがとうございました。荷主側として何かありませんでしょうか。アキレスの菊入様いかがでしょうか。

【アキレス(株) 足利総務部長 菊入 信幸】

ガイドラインということで、良い事が書いてあって普通なのかなと思っておりますし、確かにこういう事ができれば良いなと思うところもたくさんございます。

我々荷主としましても、できるだけこれに沿ってやれるように努力はしないといけないかなと思いつつ、お客様からこの日まで届けなさいと言われ、また、こんな余計なものも、余計なものまで持ってくるなど、正直言われておりまして、そうすると、我々も商売をしており

ますので、申し訳ないなんとかしてと、トラック、輸送業者の方に無理を言うてお願いをするということは多々あるということですが、それを言うてと永遠に解決しないと思います。ガイドラインの冒頭に記載のあったとおり、話し合いの場を設けるといったことで解決できるものもあると思います。我々荷主と輸送業者さんだけでできるかって言うてとそうでもなくて、我々の売り先も巻き込まないと無理があります。我々も営業部隊にそういうところを交渉しなよと言っはいますが、なかなかそういう結果がでてこない。もちろん無理を言ったら余計にお金取って、売り上げが大きくなれば良いのかもしれませんが。

そういった事も含めて色々と考えなきゃいけないかなと思います。このガイドラインそのものはですね、こういう風にしていけば変わっていくという事例が書かれているわけなので、是非我々も参考にしながら、全てができるとは思っていないですし、我々が扱っている製品、実は荷姿ばらばらでして、異様に空気みたいに大きいものがあるかと思えば、ロール状の、へたをすれば4メートルぐらいの長さ幅のモノ、とても重い物もありまして、それを一緒に運んでいただくということで、これは大変ご迷惑をかけているかというか、実際に嫌われる荷物も多いです。

そういうものを含めながら、じゃあどれをどの荷物にどういうものをやっていけば良いのかという意味では、ガイドラインのようにたくさん事例が記載されているというのは非常に参考になるのかなと思います。ガイドラインができたからすぐにやれるかと言われてしまうと困りますけど、参考にさせていただきながら改善に努めていきたいと思っはいます。

【栃木運輸支局 支局長 関根 肇】

ありがとうございます。最後にドライバーの立場から八木委員ご意見ありますでしょうか。

【栃木県交通運輸産業労働組合協議会 議長 八木 久】

私はドライバーではないのですが、すばらしくまとまったガイドラインだと思います。確かにこれ全てが実現できれば、本当にトラック業界が一気に改善するのかなと思います。

やはり難しいのがお客様、荷主さんと協同で歩調を進めていかなくはならないという、最初の部分のお客さんと協議の場を持てるのかということ。これはトラック事業者主体ではなかなか難しいと思

います。やはり一つのお客さんに対して何社かの運送会社が入っているので、自分の所がリーダーシップを取って集まってくださいというわけにもいかないし、この辺はお客様の意識改革をしていただきながら、本当にドライバー不足でこれからトラックがウチに来てくれなくなるかもしれないという、現実味を持って改善していかないと、本当にトラックの集荷来なくなっちゃうな、そういった真剣味を感じていただけるような、現状の理解をしていかないとダメなのかなと思っています。

それから、吉高神会長からもお話がありましたとおり、どうしてもお金が掛かってきます。昔はトラックというのはお客さんが積んでもらってただ運ぶだけ、それで運賃としての対価を貰っていた。今はピッキングや検品、先入れ先出しで古い物は前出しで前に持ってきて新しい物は奥に保管してと、そこまで高度な付帯作業を求められてしまっているものを根本的にどうすればいいのか。この後の議題でたぶん出てくると思いますが、このガイドラインはすばらしいが、いかにこれを実現していくかという部分の方がこれから重要なのかなと思っていますので、後の議題の方に期待したいと思っていますので、よろしく願いいたします。

【栃木運輸支局 支局長 関根 肇】

ありがとうございました。このガイドラインは、これからいかにどうやって進化させていくかということでございます。

続きまして肝心なところの議題の二つ目でございます。取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインの周知方策につきまして事務局より説明をお願いいたします。

2. 「取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」の周知方策について

【事務局 栃木運輸支局より資料2に沿って説明】

3. 働き方改革関連法の施行について

【事務局 栃木労働局より資料3に沿って説明】

■意見交換

【栃木県交通運輸産業労働組合協議会 議長 八木 久】

私は本日、栃木県交運労協の議長という立場で来ておりますけど、運輸労連の書記長もやっておりまして、本部と本省でも色々やりとり

をさせていただいておりますが、この自動車運転業務の定義の部分が今、問題視されております。

小さい運送会社だと通常の送配業務じゃなくて、忙しい時にはドライバーとして乗る、つまりトラックを運転するというので、今のところ指針として通常業務時間の半分以上のトラック運転業務を行っている場合には、この自動車運転業務に該当するというような方向性が示されているようですが、そこがこれから方向性は方向性として、確定になるのか、今後法施行までにその取扱いがもし決まった場合、当然、事業者団体であるトラック協会様にも、その部分で、通常送配を行っている方でも、こういったケースについては一般労働者としての罰則適用になりますよといった周知もしていただかないとまずいのかなと思っております。

基本的には大手企業は4月1日から法施行、罰則施行となりますし、運送会社の事務員の方とか、倉庫内のピッキングの方等同じ運送会社でありながらも運転業務とは別の業務を行っているケースもありますので、その部分は行政としての明確な指針等が出た場合、キチンと関係各位には周知いただきたいという要望だけ申し上げたいと思います。よろしくをお願いします。

【栃木運輸支局 支局長 関根 肇】

ただいま、定義付けの話や周知の関係での要望ということでご意見がありました。事務局からこれに対して見解等ありますでしょうか。

【栃木労働局 労働基準部 監督課長 高橋 拓】

いただいたご要望は確かにはっきりしないと適用になるのかならないのか、非常に大きな問題です。

承りまして、そのような指示が参りましたら、県内に発信していきたいと思っております。

【(有)野中運送店 代表取締役 吉高神 健司】

資料の9ページ7の2、深夜業の2 2時～5時の回数制限、と書いてあるのですが、回数制限とは何回くらいでしょうか。

【栃木労働局 地方労働基準監査監督官 菅又 正太郎】

これは健康面の確保という上での取組例でございまして、具体的に回数制限について例示の中で何回という回数が見えていないという

ことです。

【(有)野中運送店 代表取締役 吉高神 健司】

はい、わかりました。

4. 今後の進め方について

【オブザーバー 関東運輸局貨物課より資料4に沿って説明】

■意見交換

【栃木県交通運輸産業労働組合協議会 議長 八木 久】

開催頻度はどのようにお考えですか。

【関東運輸局栃木運輸支局 首席運輸企画専門官 栗田 英樹】

今後検討していきます。

【(有)野中運送店 代表取締役 吉高神 健司】

我々運送事業者が一番困るのが栃木県で作ったものを荷主さんに九州に運んでくれと言われた場合にどうやって運ぶかということです。九州の運送事業者もどうやって東京に運ぶかこれが困っています。労働時間を遵守してとなると、実際に大阪への運送等は断っている状況です。

【関東運輸局栃木運輸支局 首席運輸企画専門官 栗田 英樹】

貴重なご意見ありがとうございます。

先程お話したこともハードとソフト両方取り組まないといけない問題でございまして、その意味でこの実証実験を行っております。

ただ栃木県内だけで解決できる話ではなく、九州、もつとえば全国で取り組まないといけませんので、上局及び本省にお伝えさせていただければと思います。

5. その他について

【オブザーバー 関東運輸局貨物課より参考資料1、2、3に沿って説明】

III. 閉会挨拶

【栃木労働局 局長 白兼 俊貴】

栃木労働局長の白兼でございます。

皆様お疲れ様でございました。

本日ガイドラインのご紹介がありました。また、様々な事例の紹介がありました。その中で我々栃木県ではまだこれを全て実施したわけではございません。また、これを全て実施できるわけではないとのご意見もいただきました。そのとおりでと思います。この事例をそのまま適用できるわけでもないと思います。しかしその中で少しでもいいから適用できるところを見つけることは有意義だと思っております。その意味で非常に貴重な情報が詰まったガイドラインだと考えておりますので、この活用のための周知をしていきたいと考えております。

長時間労働等の問題についても、皆様方からご意見いただきましたが、取引環境を抜きに運送事業者のみで解決出来る問題ではございません。先程栃木から九州への運送のご意見もございましたが、まさにこのガイドラインが栃木から九州への運行の第一歩になると思います。もちろんこのガイドラインにその全ての答えが記載されているわけではないですが、その一歩になろうかと思っております。

働き方改革の法律が4月1日から順次施行されており、今回の労働時間の上限規制は非常に厳しいものとなりました。ただ、これは日本で働く、もっと言うと日本で生活する方々を少し言葉は悪いですが、すり減らさないようにするにはどうすればよいかというのが全ての始まりだと思います。これは事業者の方、荷主の方ドライバーの方、全て問題になってくると思います。それにつきまして、企業規模であったり施行時期がずれていたりするわけですか、運送事業に携わる方については5年の猶予が設けられております。この5年がガイドラインで一步を踏み出しこれをきっかけに更なる取り組みを進めていくとなるとひょっとしたら短いかもしれませんが、5年間の内に進める歩数は1年よりも多くなるはずでございます。この5年間に有意義にする大きなツールができたと考えております。

来年もこの協議会は続きますので、皆様方におかれましてもお忙しい中、お時間を割いていただくことになると思います。私の思いを込めてお話させていただきましたが、この思いはおそらく間違っていないと自負しております。この認識を共有いただきまして、来年度以降もこのガイドラインを更に進めていくための活動にご協力を賜りたいというお願い申し上げまして、まとめ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。引き続きよろしく願いいたします。