

第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山梨県地方協議会議事録

日時： 平成29年3月6日（月） 14:00～16:00

場所： 自動車総合会館 4階会議室

出席： 別添出席者名簿のとおり

I. 開会

厚生労働大臣政務官・堀内氏あいさつ

堀内政務官 厚生労働省で大臣政務官を拝命しております堀内詔子と申します。
本会議の開催にあたって一言ご挨拶を申し上げます。
委員の皆様方には、大変お忙しい中にもかかわらずご参集賜りまして誠にありがとうございます。
本日で第6回と伺いましたが、伺いますところによりますと、過去の協議会におきましては、荷主様側、そして事業者様側から活発なご意見が出て、そして意見交換、議論がなされたと伺っております。心より感謝申し上げます。
昨年来、過労死について様々なところで、報道で、ご覧になった方々が多いと思います。お仕事をもって頑張ろう、そういった思いの中で志半ばにして命を奪われてしまう、そういったことは絶対に防いでいかなければならないと思っております。
そういった中で、厚生労働省といたしましては、長時間労働、そういったものに対するものとして過労死ゼロ対策を策定させていただいたところでもございます。
安倍内閣といたしましては、一億総活躍社会という中で長時間労働の是正、そういったことに大変趣をおきながら、働き方改革を進めているところでもございます。
一方、トラックドライバーの皆様方においては、今も長時間労働にさらされている、そういった状況であると伺っております。
そしてそれは、私の地元であるここ山梨についても変わりはありません。
そういった中、これからは、いわゆる日本経済の血液とも言われる物流業界の皆様方の生産性の向上、そして人材の確保のためにも、働き方改革、長時間労働の是正というものが喫緊の課題だと思っております。
そして、その鍵になるのが、これから皆様方がお話しくくださるパイロット事業であると思っております。
先日来、東京で行われた会議におきまして、この山梨県におけるパイロット事業、それが素晴らしい成果を上げているモデルケースとして紹介されていらっしゃいました。
パレットを使った作業の効率化、また、予約システムを使った待ち時間の縮小、そういったものについて大きな成果を上げられているこの山梨の皆様方、皆様方がこのパイロット事業を成功させることによって、全国に範を垂れていただいて、そして、全国的な広がりを見せてくださることを心より祈念申し上げます。
本日、ご参加の皆様方のますますのご健勝、そして、この物流業界のますますの発展を祈念いたしまして、一言ご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す。

II 議題

1. パイロット事業の実施結果について

資料1に基づき(株)運輸・物流研究室 長島様より説明

町田委員

副会長の町田と申します。

この資料の最後のページに、「予約したら遅れられないというプレッシャー」とあるが、これもやはり僕ら業者にとってはあると思ひまして、それと同時に、さっき言われましたけど、時間が決められたということで、その時間にどうしても間に合わせるには、やはり早い時間、渋滞の時期もありますし、時間帯もありますし、こういうことをやっぱり考えると、全部が向こうの時間が決まったからその時間まで逆算して出発できる、そういう問題でもありませんので、これも長い間の検証で是非やってもらいたいと思ひます。

どうしても、責任感の強い人間ほど早く出発して間違いのない時間に待機してその時間に合わせる、こういうことをやっぱりやりますので、これはよろしくお願ひします。

それと、パレット輸送でパレットが変わることで積載効率が上がるようになったように思ひましたけど、それによって全体の積載量をクリアすることができたのでしょうか。

そのために効率が悪くなり、例えば3トン半の車に3トン半でも積めた、そういう形と、また、パレットに少ししか積まなかったために3トン半積載ができなかった、こういうことで運賃が今度安くなるとか、発荷主さんの方でどうなのか、そういう問題がありますよね。いかがでしょう。

長島氏

ありがとうございます。

まず一点目でございますが、おっしゃるように3日間の実験におきましても、1日目はですね、予約時間よりも1時間半前にドライバーさんは着いております。

やはり初めてなので、早めに出発したんですね。

その時間も加味しての実験結果になっております。

ちなみに、2日目は1時間前に着いております。

3日目はこれギリギリなのですけど、10分前に、という状況ですね。

それからパレットにすることによる積載率が減って、それによって例えば運賃なんかの変更があったのか無かったのか、そういったご質問があったかと思ひますが、輸送のところまでは今回のケースではパレットで輸送していたんですね、すでに。

シーエックスカーゴのセンターまでは、以前からパレットのまま積んであったのですが、降ろすときにパレットではなく、手下ろしをしていたという状況だったんですね。

そういう意味では、変化はございません。

常葉委員

運輸労連の常葉と申します。

まず、パイロット事業の実施結果でそれなりの結果が出た、という風に感じておりますので、是非これで終わらず水平展開をやっていただきたい、という風に思っております。

全国でもいくつかやってらっしゃるのですけども、山梨のパイロット事業の報告があったということで聞いていまひまして、是非水平展開していただきたい。

それと、町田さんからお話があったと思うので、予約の関係は遅れたら入れないのでしょ

うか。

それとですね、どうしてもやっぱり渋滞等はやはりある。

あとはその拘束時間が最終的には資料の方では12時間30分が結果として出ている。

これが約5時間半短くはなっていますけども、12時間30分というのは、何回も続くと、1日の労働時間8時間ですんで、時間外で言うと約4時間、これが労働案で入っていると、ちょっと考えがある。

実験の中で着バース、着床するところです、この辺がやはり検討課題で、着けるとこが少ないとどうしても順番になってしまうのが今までの結果で出ていますので、これも検討課題だとは思いますが、中央の方でも、建物に関する協議会が発足をされたように聞いているので、今から新しい建物について、ショッピングモールとか、色々大きな建物出てくると、ここに関して着バース、要するに着けるところの箇所が妥当なのかどうかというのを今後も検討でしていただきたいと、まあちょっと協議会の中でできるかどうかかわかりませんが、ちょっと気になった点がありましたので。

以上です。

長島氏

ありがとうございます。

まず、高速道路は使われておられます。使える区間、有効な区間は高速道路全部使われております。

予約された時間によってですね、通勤時間が違ってくるとやっぱりちょっと遅れる心配があるということですね。

その辺は荷主さんとか運送会社さんの方に、時間によってちょっとこれは条件が変わってきますねということはおっしゃっておられました。

それから予約時間から遅れたらどうなるといったのですが、これは今回ちょっとビフォアしてないので、私からは申し上げられないのですが、今回たまたまかもしれませんが、例えばですね、7時から8時に予約を入れた便というのがあるのですが、実際には6時半くらいには着床が許可されてですね、20分くらいで終わっております。

ですから、今回は実験だからというのがあるのですが1時間枠というので取っています。

1時間1時間の枠で取っていますが、作業自体は20分程度で終わってしまいますので、そういう意味では、今回は多少遅れても枠の中には入りそうな間にはある、ということですね。

今後の運用はですね、予約システムとか横降ろしというのはもっと精密にやるべきとなれば、1時間枠ではなくてもうちょっと短い枠でやっていって、バースの回転率を高めるといっても、当然荷主さんは考えてくれると思いますので、そうなった時はもうちょっとタイトな条件の中で遅れてしまうリスクは高まってくるということは言えるのかなと思います。

それから、バースが少ない可能性もありますねということですが、これにつきましては、今は荷主様側で手下ろし用のバースと、それからパレット降ろし用のバースと一応分けております。

まあ、施設としては同じ施設なのですが、ここからここまでという風に分けているということですね。

この辺は、手下ろしの台数とパレット降ろしの台数と作業時間を細かくデータを取ってお

られますので、それなりに負荷に応じて割り振りを変えていくという取り組みはやられているかと思えます。

ただ、絶対量として十分なものなのか、は今ちょっとはつきりとは分かりません。

町田委員 今の話になりますけど、時間待ちですね、今は特別枠で予約に入ってそれでうまく降ろしていますけど、上手くいけば今後は全社どこも予約して入れるようになると思うのですけど。

その場合において、今度、バースが全体的に一緒に降ろせる時間っていうか、複数台で降ろせなきゃやっぱり早くはならないので、今までとは変わらないような状況でしたらば、例えば、9時に予約した、片方は12時とか、あと台数がどのくらいか分かりませんが、台数が増えるほど遅い時間の予約になると思います。

その場合に今度、帰り荷が取れないとか、そういう風なケースも出てくるので、着荷主さんの方でどのくらいのブースをそれに充ててくれるか、午前中早く降ろせる時間を取ってくれるか、考えてくれるか、こういうことも課題になってくると思います。

長島氏 その辺はですね、まだまだ着荷主様側の方では、社内車両だけを実験的にやっている状況なので、とおっしゃられています。本番で外の会社さんの予約取らせるようになったときに、どういう風にするっていうのは、これからの課題でございます。

今回たまたまそういった中で、半ば無理矢理に予約をさせていただいたという状況でございます。

五十嵐委員 事業者の方の意見が多かったのですが、荷主企業様の方から。

原委員 今回のパイロット事業成功には、着荷主の積極的な参加も必要だったと思うのですが、一部メリットの中で構内作業員の手待ち時間改善というのが挙げられるかと思えます。

この辺が、どの程度こう改善されたというのが、この事業を成功させるひとつの鍵なのかなど。

我々も、いわゆる、そのオールインワンの発荷主でもあり着荷主でもあるのですけれども、バースの回転率とか、構内作業の生産性ということもやはり求めております。

今回、なにか数字的に、この時間的に改善になったとかっていうのは成果は見られるのですか。

長島氏 この構内作業員さんの作業の効率化ができたっていうのは、実は先週、最終検討会でも出てきた話でございます、データが残念ながら、ここは取れておりません。

あの、着荷主様側の感触として、色々やりやすかったというようなご意見が出た、ということにして、残念ながらデータは今回取れませんでした。

申し訳ございません。

坂本委員 すいません、今この表を見ますと朝出てから、どこにも食事する時間が無いですね。そういう場合は休憩時間でどっかになれば、おかしいのではないのでしょうか。

これで言うと朝4時から、まあ5時の間ありましたね、ずうっと、たぶんこの手待ち時間

のところが食事の時間じゃないかと思うのですが、そういうことも加味しないと、実際、生の時間が出てこないのではないかな、という風に思うのですが。

長島氏 そうですね、こちら運送会社様から出された日報どおりに基本的には記載させていただきましても、ここは手待ち時間とかですね、緑の休憩のところとかどこかで食事も取られているでしょうし、それはその人なりだと思います。

坂本委員 それを時間的に見てかないと、休息として見ないと、大変じゃないかなと。拘束時間ですけども、また休息时间という風にしてかないと、段々時間ばかり伸びちゃって、悪い方にばかりいっちゃうと思います。

長島氏 わかりました。

五十嵐委員 キトーさんの方から何かありますか。

佐藤委員 シヤトレーゼ様と同様に、我々も発荷主と着荷主の双方の立場にあります。発荷主としては出荷量の変動することで品揃えの時間が前後すると、運送事業者様に待ち時間を取らせる状況になり得ます。従って、双方の実務部署間で日々の状況を共有し、お互いに無駄が発生しないよう意識した行動の結果が改善に繋がると考えます。是非、このような部分にも少し目を向け活動することで、更に良い方向に持っていけるのではないかと思います。

※堀内政務官退席

2. 平成29年度の対象集団の選定について

資料2に基づき事務局より説明。

→対象集団の選定については事務局に一任するよう提案

塩津委員 山梨県トラック協会の中の事業者をしております塩津と申します。対象集団の選定ということで、まあ次年度だと思うのですが、先日うちの荷主さんの方に山梨労働局の方が3名か4名お見えになったと。このパイロット事業のことにに関して、荷主さんをお願いしたい、というような話があって、荷主の工場長に直接電話が来て、後日訪問されたということで、その工場には、既存の物流会社が何社か入っています。で、工場長の方から僕ちょっと呼ばれまして、「お前なんか言ったのか。」と。「長時間労働は分かる。運送会社も大変だ。でお前なんか言ったから山梨労働局が来たのか。」というような問いかけで僕ちょっと呼び出されたのですが、荷主さんですかね、まあ発荷主、着荷主含めて、大変苦勞すると思います。もし、できたら事前にこの荷主さんにはこういう運送会社がついていることを、なんか一報いただけるとものすごく話が助かるのですが。一方的に呼び出されまして、「お前なんか言ったのか。」と言われましても、私が受け答えできなかったもので、なんか一報いただければ、今こういうことをやっているというこ

とで、荷主さんに対してもお話ができるのではないかなと思いますので、一言すいませんが。

事務局

実を言いますと、実際にやっていただける荷主さんというのは非常に少ないと我々も感じておまして、協議会前に決めるつもりではありませんでしたが、何社か発荷主さんにコンタクトさせていただき、やっていただける可能性があるか否かというところを事務局の方で調べていたところでございます。

なぜなら、28年度にかなり紆余曲折し、着荷主が漸く決まりませんでした。最終的に日生協さんの方で「やります」と言っていただいたので、最後はよかったです。

このため、来年度に向け何社かの荷主さんに話をさせていただいたという経緯でございます。

選定の方法としては、山梨労働局さんのお力をいただいて、関係団体の役員をされている事業者さんに何社か話をさせていただきました。

私どもも、話をした荷主さんにどんな事業者さんが入っているかというのは、あらかじめ調査はしておりませんでしたので、今回呼び出されたということがございましたが、その辺りは我々も気をつけて、今後お話を進めていきたいと思っておりますので、引き続き、ご理解いただきたいと思います。

五十嵐委員

他にになにかございませんか。

五十嵐委員

では、事務局に一任いただけるということでよろしいですか。

(異議、異論なし)

事務局

ありがとうございました。

3. その他について

資料3に基づき関東運輸局自動車交通部貨物 小塚課長より説明。

4. 全体的な意見交換

常葉委員

常葉です。

すいません、たびたび発言させていただきます。

まずあのパイロット事業ですね、是非ここで終わりとせず、今回山梨を含めてパイロット事業の結果が出ましたけども、ここで終わるってことじゃなくて、折角なのでPDCA回していただいて、まだ改善するところもあるという風に見受けられますので、今回ののはくばくさんと早川運輸さんの取り組み、引き続きやっていただくことをお願いしたいなと思っております。

それと、新聞や報道でかなり動きが出ていますが、トラックドライバーさんの不足の問題ですけども、やはり長時間労働、それから労働条件としては賃金的な問題も含めて、人が入ってこない、というのが現状だと思います。

働き方改革の中で、上限、36協定の上限、60-80、労働法規に出ていますけども、実は自動車運転手については、適用除外になっています。

今まで、私どもの資料で2015年は全産業と自家用運転手の年間総労働時間で400時間くらい、実は差があります。

まして、ドライバーさんの心疾患とか労災認定も結構まだ、まだ差が出てないということ踏まえて、是非長時間、上限の有無については適用除外、やはり同じ働く者ですので、なんとか、上限適用除外からなんとか外していただければと思います。

是非そういうことを踏まえて荷主さんの理解を頂きながら、なんとか労働条件良くなっていけば、人材も入ってくるというように思っております。是非ご協力いただければという風に思います。以上です。

事務局

用件としては、28年度に行ったはくばくさん、日生協さん、早川運輸さん、この集団でもう一回PDCAを含めてやってみては如何か、というご意見ということで理解しましたが、そこは各荷主さんや早川運輸さんと相談いたしまして、各荷主さんや早川運輸さんが「うん」と言えば、我々もやらせていただきたいと思いますが、そこは今回やった実験以外に問題点があるか否か、あるいは今回の実験でもうひとつ突っ込んでやることのできるか否か、そういったことを検証しながら事務局の方で考えてまいりたいと思います。

それからもうひとつ、拘束時間の方は確か前回もご意見いただいたところでして、そこは労働局さんのお話になると思うのですが、第5回を終え、労働局さんも「こういったご意見をいただいた」という認識はしておりますので、そこは「引き続き山梨県内でこういったご意見がありました」ということを承知しておりますことをご理解いただければと思っています。

伏見委員

山梨の伏見です。

議題1のところではよかったかもわからないのですが、28年度のパイロット事業の結果報告を見ますとやはり成果があったという風な形になっていると、実際にそうだと思います。

今後ですね、この対象集団、発荷主さんにしましても着荷主さん、発荷主さんにしましても山梨県でやはり大きな荷主だと思えますし、着荷主さんにつきましても、先ほどの倉庫の図を見ても、やはり大きく、大きい倉庫の中で展開できるということで、それぞれの対応が充分できる倉庫だと思います。

問題はこれから、今年度以降なのですけれども、やはりその水平展開という形でどういう風に発着荷主さんの中で展開できるかということが重要な問題だという風に思いますので、引き続きのご尽力をということでよろしくお願ひします。

小椋部長

関東運輸局の小椋と申します。

水平展開は非常に大事だと思っております。

まず、事例については全国的なお話ではあるのですが、恐らくパイロット事業の成果というのが、これから年度末にかけて各都県で取りまとめられていく事になって、それがまた中央に上がっていき、中央でまた横展開をさせていただくという事になります。

また、ハンドブックを現在策定しており、業種ごとに「こういった形の改善が考えられる

のでないか」というものを策定しているところですので、これもできましたら、いろんな機会を通じてご案内させていただければと思いますし、各団体様の方にもお知らせをして、ということをやらせていただければと思っております。

塩津委員

すみません。

先ほどから、その労働時間の問題、36協定の問題、手前の書記長さんがおっしゃっていますが、現状として、物流業者は365日24時間体制、これで日本の物流、みなさんの荷物を届けています。

先ほど早川運輸さんがパイロット事業をやりました、18時間が14時間に減りました、でも14時間も拘束時間がある。

8時間で桶川のパイロット事業やったところで、車帰ってこれられませんよ。

物流業者は、拘束時間を決められる、これから決められる60時間80時間いいですよ、36協定特別条項、色々あります。

だけど8時間で、荷物がどこまで届くと思いますか。

8時間というのは、行って帰って来れないと8時間じゃないですよ。

8時間で走って、はい、ここでもう仕事は終わりです、そこで止まるわけですよ。

パイロット事業でやって色々解消して、成果が出ています。

いろんなところに問題点があるから、問題を潰して、拘束時間を、じゃあ下げていきましょ、先ほどの早川運輸さんだって18時間が12時間半ですよ。

年末時間帯色々変えていっても12時間半です。

通常18時間で走っているんですよ、毎日。

この協議会の中で、まあ拘束時間労働時間を少しでも減らしましょう、ということですが、基本的にその8時間、なんでしょう、書記長、8時間なのですか。

常葉委員

一応、所定は8時間ですよ。

塩津委員

まあ所定が8時間なら8時間で次の仕事ができなくなると、物流業者は荷物を運ぶことがこれから先できなくなります。

今テレビでやっています、佐川急便、ヤマト運輸、あれが実態ですよ。

大手の佐川さん、クロネコヤマトさん、どうですかパイロット事業やっていただいたら。

この地方協議会の中に、物流業者、山梨県トラック協会の3名、業者が出ています。

だけどその業者の実態が、パイロット事業を今回早川さんがやったのは、確かにパイロット事業でいいことだと思います。

いろんな検証をしながら実験しながら時間を減らしました。

だけど、早川さんは今まで、今回やってきた検証に関しても、それ以外にもまだ物流業者はたくさんいますよ、その中で仕事をしている人たちが。

ただパイロット事業しました、いい結果が出ました、これを物流業者の実態だなんてもちあげたら、見方はしないでいただきたい。

労働時間は確かに大変です。今の物流業者は人材不足です。

なんで人材不足なのですか。なんで人材不足なのですか。なんで高齢化しているのですか。

輸送をする運送会社の形態はたくさんあります。

小さなトラックで輸送するところもあれば、実際4トン車、総重量8トン車で運送しているところがあります。あと大型トレーラー、みんな様々です。

なんで、その運送事業者のところに来るドライバーさんが不足するのですか。

どうしてですか。なにが理由で集まらないと思いますか。どうですか。

ちょっとその辺、聞かしていただきたいなと思って。

どうして物流会社に運転手さん、従業員が集まらずに人手不足になっています。

どんどん高齢化しています。

なんでなんでしょう。

事務局

山梨労働局監督課長の中井と申します。

なぜ運転手が不足しているか、やはり他の業種と比べれば労働時間が長い、その割に賃金が低い、あと労災、そういった脳・心臓疾患請求、そういった件数も多い。

そういう、他の業種と比べて労働条件が悪いと、そういったところがですね、最近の、というか若い人の、トラック業界に就労するのに二の足を踏んでおられると、そういったところが原因と考えております。

塩津委員

人手不足うんぬんは置いといて、僕らが日々感じていることはですね、運送会社はトラックの運転手です。

普通免許で、昔の普通免許であれば4トン車でも8トン車でも乗れました。

運転手さん募集します、8トンまで乗れる免許を持っている運転手さん、うちの4トン乗ってどこ行ってくれ、と言えます。今できませんよ。

免許制度がどんどんどんどん改正されて、今度また新しく3月何日から新しい免許になります。ものすごく小っちゃなヤマト運輸さんが宅配に使うような、あれぐらいの小っちゃな車しか運転できないですよ。

運送事業者がそれで人を求めたところでできませんよ。はい採用、とは言えません。

労働時間が長いのもそうです。労働時間が長いっていうのは、昔から長いんですよ、運送会社は。

今回は、このパイロット事業に関しては荷主さん、着荷主すべての協力があつたからできた問題で、まああんま細かいことはここでは言いません。

まして、トラックを運転して行って、荷物を降ろして、また帰りの荷物を取って帰ってくるわけです。

いろんな道路事情もあります。交通渋滞もあります。事故渋滞もあります。どんどんどんどん運送時間が延びます。そこへきて、36協定を今年見直して、まあ運送会社は除外では無いと、除外しないというような話になりますよ、荷物届きませんよ、もう。

今通販が主に、ねえ、通販業界すごいです。今回、佐川さん、ヤマトさんが行っていますが、大口一個だからお前のところの荷物は全部安くしろ、今日注文したものは明日届けろ、こういう常識的なシステムの中で物流会社がやっていたら、そりゃ長時間労働にもなりませんよ。

で、あと、物流会社でそのものを断ることはなかなかできないですよ。

まああの、パイロット事業の方でお話しを今日されているので、今私が言いたい思いは、件は全然別になりますので、ひとつ悪く思わないで下さい。

申し訳ありません。

閉会

関東運輸局・河村次長あいさつ

河村次長

改めまして、関東運輸局の河村でございます。

本日は、前半に堀内政務官のご出席もありましたなか、年度末ということで大変お忙しい中だったと思いますが、多くの皆様にご出席いただき、また、熱心にご議論ご討論いただきました。大変ありがとうございました。

当協議会も2年目ということでありましたが、協議会がスタートした当初に比べると、この物流についての関心というのが非常に高まっているのだろうと思います。

この2年と言わず、1年前と比べても、半年前と比べても、本日の意見にも出ましたが、ヤマト運輸の宅配の見直しの話もあり、「物流はこの先どうなるのか」関心が集まっています。これまでは、物流事業者、あるいは物流について比較的理解のある荷主さんとの間の話であった。しかし、この1年間、さらにはヤマト運輸の動きもあって、「何か物流は大変なことになっているのだろうか」というのが、物流関係者だけではなく、一般の会社の経営者や物流部門以外の担当者の方でもご認識いただけるようになってきていると思いますし、さらに宅配について言えば、国民の皆様も「物流に何かが起こっている」と、こういうような意識を持っていただいているのではないかと思います。

今まで実はこの協議会を立ち上げたものの、なかなか社会のご理解を得られて進めてこられたかという、なかなか難しいところがあったわけです。先ほどの塩津委員のお話ではありませんが、途中色々と軋轢もありましたけれども、段々と社会の関心が高まってくる中で、ある意味こうした検討を進めるにあたっては、ひとつ追い風になるのかなと思います。

逆に、世の中の関心が集まってくると、責任も重大になってくるということではないかと思えます。

来年度については、引き続きパイロット事業について進めていくということになりますし、それを集約してガイドラインの策定作業を進めていくという段階であります。

物流の関係者として、その改善のためにまず自分たちでできることはやっていかなければなりませんし、それでも解決が困難な点については、持続的な輸送サービスをどうやって確保していくか、という観点から社会的に答えを見つけていかなければいけないかと思えます。

そのためにも、まずできるステップとして、この協議会での検討を来年も引き続き力を入れてやっていかなければいけないかと思えます。

引き続き、関係の皆様のご協力をお願い申し上げる次第でございます。

本日、長時間にわたりご議論いただきました。

改めまして、皆様に御礼申し上げまして挨拶とさせていただきます。

ありがとうございました。

Ⅲ 閉会