

第5回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 京都府地方協議会 議事概要案

1. 日時

平成29年6月5日（月）10時00分～12時00分

2. 場所

京都府トラック協会 3階会議室

3. 出席者名

久本 憲夫	京都大学大学院経済学研究科 教授
(欠席)	京都商工会議所 産業振興部長
(欠席)	京都経営者協会 渉外部 参与
大里 茂美	京都府中小企業団体中央会 専務理事
岩野 正義	京都倉庫協会 常務理事（代理出席）
齊内 直文	第一工業製薬株式会社 総務部長
大槻 達也	宝酒造株式会社 技術・供給本部副部長 兼 SCM部長
(欠席)	山崎製パン株式会社 京都工場セールス課長
金井 清治	一般社団法人京都府トラック協会 会長
西畑 義昭	株式会社アースカーゴ 代表取締役社長
正延 広樹	全日本運輸産業労働組合連合会京都府連合会 書記長（代理出席）
武田 美奈子	近畿経済産業局 流通・サービス産業課長（代理出席）
日根 直樹	京都労働局 労働基準部長（代理出席）
大辻 統	近畿運輸局 自動車交通部長（代理出席）
西川 孝秀	近畿運輸局 京都運輸支局長

4. 開会挨拶

(事務局)

- ・出席者紹介等

(近畿運輸局自動車交通部 大辻部長)

昨年 8 月に開催された第 4 回改善協議会以降、事務局にてパイロット事業の検討を行って参りました。現在、これまで以上に運送業界への社会的関心が高まっているように思います。昨今、インターネット通販の拡大により宅配貨物が急増していることから、トラック運送現場の人手不足や長時間労働の問題が取り上げられ、ヤマト運輸の動きについても様々な報道がなされています。

今年 3 月、政府では「働き方改革実行計画」が策定され、時間外労働の罰則付きの上限規制が今後導入されることになりました。トラック運送業は上限規制の適用から除外されていますが、一定の配慮と猶予期間を経て他業種と同様に取扱うことを目指しています。さらに、国土交通省では、附帯作業等運送以外に係る料金を運賃とは別建てで収受できる環境を整備するため、「標準貨物自動車運送約款」を改正する動きがあります。社会的な後押しを受けながら、トラック運送業界の生産性向上に向け、現状を改善していく予定です。

本日の協議会につきましてもよろしくお願い致します。

5. 資料説明

(事務局)

配布資料の確認 (省略)

(久本座長)

本協議会では、時間外労働に関する割増賃金の引上げに関する従来の猶予がなくなることを受け、時間外労働の短縮に向けて取引環境の実態調査を進めています。本日は平成 28 年度のパイロット事業の結果報告ですが、まずは第 4 回協議会発言要旨について事務局から説明をお願いします。

6. 議題 1 について

(事務局 京都運輸支局 戸田課長)

資料 1 説明 (省略)

(久本座長)

有難うございました。議題 2 「平成 28 年度パイロット事業の実施結果報告」について説明をお願いします。

7. 議題 2 について

(事務局 京都労働局 吉岡課長) 資料 2-1、2-2 説明 (省略)

(久本座長)

有難うございました。議題 2 について、ご意見をお願いします。

(正延委員)

様々なメリットが書かれていますが、発荷主にとってデメリットがあると、生産工程の見直しや待機時間の削減が進まないのではと懸念しています。

(事務局 京都労働局 吉岡課長)

発荷主側もトラックドライバーの労働時間短縮について前向きに取り組んでいます。生産工程を見直し、出荷日からさかのぼって生産することにより生産ロスが減り、前日に荷作りを行うなど生産工程を 1 日前倒しすることにより、計画的に作業ができたという成果が出て、発荷主側にも好意的に受け止められたということが報告されています。

(久本座長)

改善しても、コストがかかるのではないかと懸念しています。リードタイムを 1 日増やすと、注文した側への到着が遅くなります。この問題をどのようにクリアするかが課題です。1 日を争うものと、争わないものを見極めが重要です。企業側の要求はどうか。

(金井委員)

前日に梱包することはデメリットです。倉庫は、今あるものを出荷するだけですが、生産会社はギリギリで生産しています。工場でも、セクションごとに荷卸しするのは、過剰サービスです。これを 1 つのセクションで一括して受け取ってもらえると、我々としてはメリットですが、荷主にはデメリットになるため、対応してくれる所は少数です。この方法は有難いですが、実状と現場が違ってくると思います。

(久本座長)

上手くいっていないのが実態かもしれませんが、このようなケースが実在するので、それが一般化すれば、発荷主側も受け入れると思います。そうした雰囲気を高めていくことが重要です。パイロット事業として積み重ねていくと良いのかもしれませんが。それでは議題 3 について、事務局から報告をお願いします。

8. 議題3について

(事務局 京都労働局 吉岡課長)

資料3説明(省略)

(久本座長)

有難うございました。それではパイロット事業について、昨年度、7都道府県にて当事業に携わってきた日本PMIコンサルティングより説明をお願いします。

(日本PMIコンサルティング株式会社 小坂)

パイロット事業について、ポイントは3つあります。1つ目は、このパイロット事業では、初期コストのかからない事業に限定される傾向があります。これは、初期費用や投資が必要な事業は、予算面に制約のあるパイロット事業では選定できないという制約があるためです。現場の長時間労働の実態としては、荷捌き場が狭い、リフト作業員が足りないなど、資源が不十分のため時間を要しているケースがあります。一方で、運用改善として少額の費用負担は可能です。手待ち時間や積み込み作業時間等、労働時間の長時間化につながっている要因を解決するための様々な方策も打ち出されますが、パイロット事業では、運用改善や業務プロセスの見直しという観点での実施に限定される傾向にあります。

2つ目のポイントは、「何をもって長時間労働とするのか」という定義が困難である点です。例えば、拘束時間8時間を7時間30分にすれば長時間労働を削減できたと言えるのかといった、長時間労働をどのように捉えるのかという課題があります。

3つ目は、具体的な取組内容がパターン化されていることです。昨年度のパイロット事業の結果として報告されている事例は、他の事業者が実施している取組がほとんどを占めています。このような過去の取組事例を、まだ取組んでいない事業者にどのように導入し、時間短縮化を進めていくかが大きなポイントとなります。

例えば受付予約システムです。現在、着荷主先では荷卸しの受付が先着順で決められています。この場合、ドライバーはできるだけ早く到着し、受付して順番を待つこととなります。その結果、荷卸し時間までの待機時間が発生します。この現状を、受付予約システムによってある程度分散することができます。しかし現状では受付時間順による荷卸しの運用がなされたままです。これは着荷主において待機料金を支払う必要がなく、一切のコスト負担がないためです。

長時間労働の原因についても、パターンがあります。例えば農産物輸送では、農産物の種類別に発生する手待ち時間や積み込み時間の問題は、原因が7~8割決まっています。課題が明確になれば、どのような対策を取ればよいのかがわかります。そのような資料が提供されると、事業者側が活用しやすいのではないのでしょうか。

また、大手の発着荷主は、消費者等からの評価や評判に配慮するため、長時間の手待ち時間によって悪化する評価を改善したい、あるいは、リーディングカンパニーゆえに待機

時間を削減しなければ問題になるという動機もありました。パイロット事業を様々な事業者に展開する際は、発着荷主のメリットが明確に打ち出され、労働時間の短縮にもつながるようなウィンウィン（Win-Win）となる取組でなければ、今後の水平展開は難しいと思われます。つまり、トラックドライバーの労働時間短縮に軸足を置いたパイロット事業では、限界があると思います。

また、費用と成果の課題もあります。コストをかけなければ、改善効果は生み出されない傾向にあります。荷主と運送会社で、そのコストと効果をどのようにシェアするかが重要です。「時間を短縮したことで運賃が下げられ、その結果トラックドライバーの賃金を下げなければならなかった」というような結果になれば、取組みの動機付けができません。そのため、荷主と運送事業者側の成果配分や費用配分に関するルールを明確にする必要があります。

ここで、近畿運輸局管内の和歌山県の事例を紹介します。橋げたの部品を和歌山の工場から群馬の現場まで運ぶ事例です。貨物の横幅が3m超では、高速道路の通行許可を得られないため、3m以内にしました。その結果、2泊3日の運行から、1泊2日の運行に短縮され、運送業者側のメリットにつながりました。発着荷主側にとっても、急遽部材を届けたときに、翌日には届けられ、突発的事態が発生したときの対応を短縮化し、工事を円滑に進めることができました。スケジュールに沿った工事の運用ができ、業務上の品質を確保できるなどのメリットにつながっています。このように、運送業者側と発着荷主側双方にメリットがある取組が、水平展開に向けて説得力があります。

（久本座長）

有難うございました。非常に勉強になりました。水平展開の際の情報共有は重要な事柄です。顧客との関係では守秘義務がありますが、個々の事業について詳細を明らかにし、原因や課題を解決するための方策や交渉の方法を検討することが重要です。パイロット事業の報告書では、課題をあぶり出し、解決のための方策について明確に提示されていることが、今後の水平展開のためには非常に重要であると思います。

（西畑委員）

この業界は、大企業はわずか少数であり、90%以上は中小零細企業で構成されています。そのほとんどは、力がありません。今回の法改正を遵守する努力は必要ですが、全事業者が実行することは困難です。免許の許可や更新にまで踏み込まなければいけないと考えます。荷主の協力やコストへの理解がなければ、実を結びません。猶予の間に、自助努力や協力先への提案に向けて努力していきたいと思います。

（久本座長）

有難うございました。中小零細業者でも可能な改善のためのモデルプランの提示は難し

いです。

(金井委員)

資料に出ているような大手企業だけでなく、中小企業にも光が当たる対策があれば有難い。メディアを活用し、一般社会に理解いただく方法を検討したいと思います。

(久本座長)

このパイロット事業自体が、大手企業が取組むことができる改善方策に偏っている印象があります。現場目線に立ち、中小零細企業でのパイロット事業を実施することが、今後のポイントであると思います。中小零細企業でのベストプラクティスを掘り起こすような事業を実施することが、この業界の改善につながります。中小零細企業でもうまく運用できているところがあり、そこから学ぶことが重要です。パイロット事業として新規性が無いことには、私も同意します。中小零細企業の良い取組を探し出す取組を、トラック協会等で実施していただけたらと思います。

(金井委員)

その通りです。実際の現場には、「労働時間」という大きなブラックボックスが存在します。中小企業の問題として、点呼やアルコールチェックが適切に行われているのかなどの監督が必要です。問題を解決するために、中小企業は良い点と悪い点を明らかにしてほしいと思います。

(久本座長)

それでは、議題4 その他「取引環境・労働時間改善中央協議会等の情報提供」について、事務局から説明をお願いします。

9. 議題4について

(事務局 京都運輸支局 戸田課長)

資料4-1、4-2、4-3 説明(省略)

(久本座長)

有難うございました。それでは、全体を通してご意見がありましたら、お願いします。

(金井委員)

この業界は、労働集約型である以上、労働者が非常に重要です。基幹輸送として重要な責務を負っていますが、今後中小企業に喜んでいただけるような方策も考えていただきたい。世の中には、「最低賃金法」があります。バスには最低運賃、タクシーには届出制運賃があります。貨物運送にも、最低運賃や最低賃金を認めていただきたい。今の制度では、

経営者は適正な経営をし、労働者を守っていけるとは思えません。関係する行政の方々には、根拠となる最低運賃を創設していただけるよう、お願いしたいと思います。

10. 閉会挨拶

(京都労働局労働基準部 日根部長)

長時間にわたり、大変意義のある議論ができました。先日の労働政策審議会、労働条件分科会では、労働時間の上限規制等について議論が行われ、自動車運転については罰則付きの時間外労働規制の適用除外としない、また改正法の一般則の施行期日の5年後に、年960時間以内の規制を適用することとし、かつ、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設けることが適当であるという案が出ました。

荷主を含めた関係者で構成する協議会において、労働時間の短縮策を検討するなど、長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進することが適当であるとされ、時間外労働の上限は原則として月45時間、かつ、年360時間に近づける努力が重要であるとされています。具体的なゴールや時期が明確になりそうな状況です。

パイロット事業の立ち上げの際、まずは地域のリーディング企業を中心に、事例を集めたガイドラインを集約しよう、その後2年間の周知の間に4次～5次の下請けも含めたガイドラインを作ろうという経緯がありました。当初は、大企業のみならず中小零細も含めて検討していました。引き続き、荷主との関係でウィンウィンとなることを目標とし、そのために荷主企業とトラック運送事業者がそれぞれの立場でこの事業にご協力いただけますよう、お願いいたします。本日は有難うございました。

(事務局)

貴重なご意見、誠に有難うございました。次回の協議会の開催については、パイロット事業の進捗状況を見ながら、調整します。パイロット事業の取りまとめは、来年2～3月頃となっておりますので、その頃を開催時期として検討しています。

以上をもちまして、「第5回トラック輸送における取引環境・労働時間改善 京都府地方協議会」を閉会します。本日は誠に有難うございました。

以上