

第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善奈良県地方協議会 議事概要

※冒頭、金指自動車交通部長挨拶

金指委員（近畿運輸局 自動車交通部長）

- ・本日は年度末のお忙しいところお集まりいただきありがとうございます。今回の第三回協議会の大きなテーマは二つございます。
- ・一つ目は、昨年皆様にご協力いただきました実態調査の結果の報告です。この実態調査では奈良県下のトラックドライバー99名と、運送事業者26者のご協力を頂きました。お忙しい中、ありがとうございました。
- ・もう一つの大きなテーマは、先月19日に中央協議会が開催され、運賃・料金の議論の取り扱いなど、政府全体の動きについて共有されましたので、その内容について報告させていただきたいと思っています。
- ・この中央協議会には、厚生労働省からは三ツ林政務官・国土交通省からは宮内政務官が出席されました。トラック業界を取り巻く課題、特に生産性の向上や労働環境の改善などは急務でございますし、政権の中でも重要なテーマとして位置づけられています。
- ・引き続き、この場を活用して皆様の協力をいただきながら、議論・取り組みを進めてまいりたいので、よろしく願いいたします。

※事務局より配付資料に沿って説明

- ①第2回協議会の発言要旨について
- ②トラック輸送における長時間労働の実態調査について

蓮花座長

- ・トラック協会が作成した「トラック運送事業の長時間労働の現状」は、かなりわかりやすいと思いますけれども、「荷主等における手待ち時間」に示されている事例について、これは特異なケースなのか、日常的にあるケースなのか、感覚としていかがでしょうか。

事務局（奈良県トラック協会 森課長）

- ・この事例に挙げたのは拘束時間9時間のケースですが、長距離の場合は16時間を越えるケースも見受けられます。手待ち時間が2～4時間程度のケースは、結構ございます。

蓮花座長

- ・こういうケースのように相手先の都合で長時間待った時に、これは運賃に含まれているのでしょうか。含まれていないのでしょうか。

事務局（奈良県トラック協会 森課長）

- ・運賃としてはもらっていないケースが多いと思われます。

神田委員（奈良経済産業協会 専務理事）

- ・この事例において、大手家電メーカーのところで待っている間、車両は構内で待っているのか、一般道路上で待っているのかによっても対応が違ってくると思います。
- ・私が過去に経験した例で言うと、地域住民からの苦情を切り口に改善できたことがありました。このケースは構内という理解でよろしいでしょうか。

事務局（奈良県トラック協会 森課長）

- ・はい。

嶋本委員（奈良県商工会連合会 専務理事）

- ・前回の協議を受けて、詳細なデータをいただきありがとうございます。疑問に思っていたことがよくわかりました。
- ・違反率は他業種に比べてトラック業界が高いのではないかと考えていたのですが、事業者数が多いので、事故件数が多くなるということがよくわかりました。
- ・小規模事業者の方が違反事例が多く、また、労働時間と関係すると思いますが、健康管理上の違反が多いという印象を持ちました。
- ・それらの違反の原因ともいえますが、「荷役作業」「高速道路を使えない」「料金として収受できない」ということなどが、長時間労働に繋がっているというイメージを持ちました。
- ・「荷役作業の事前契約や口頭指示」・「料金をいただけている事実」と「労働時間改善」の関連性がわかりにくいですが、少なくとも経営を圧迫している弱い立場の事業者にとっては効果があると思いますので、経路変更や待ち時間発生時の対応について、契約書に示すなどの書面化は大事と思いました。
- ・運輸局資料ではトラック事業者数が11,761で、労働局資料では郵便業も含めて747となっていますが、これは何か視点が違うのでしょうか。

事務局（奈良労働局 古元労働基準設定改善指導官）

- ・運輸局の資料は近畿管内2府4県の数字で、労働局の資料は奈良県内だけの数です。

蓮花座長

- ・資料2-2の労災事故件数について、171件のうち荷役作業の事故が93件というのは多い印象を受けました。これは、トラックドライバーや事業者も認識出来ていないのではないかと思います。

- ・半分の労災は荷役作業で起こっているの、少なくとも啓発活動をしなればいけないと感じました。
- ・思ったよりもフォークリフトが関係する事故は少ないと感じました。

事務局（奈良労働局 古元労働基準設定改善指導官）

- ・労災事故件数は休業4日以上ものを挙げていますが、自動車事故が案外少なく、作業中や休憩中の事故が多いという傾向があります。

内藤委員（全日本運輸産業労働組合奈良県連合会 執行委員長）

- ・資料2-2の違反率について、100人以上の規模の大きい事業者で、平成25年が100%ということになっていますが、全部の事業者を見ているわけではないという理解でよろしいでしょうか。

事務局（奈良労働局 神田課長）

- ・全部を毎年回れるわけではないので、この年に監督した事業場が対象です。

事務局（奈良労働局 古元労働基準設定改善指導官）

- ・100人以上となると監督した数自体がかなり少なくなってまいります。一つの違反でも数字上の影響は大きくなります。平成25年の100%というのも、例えば3事業者中3事業者の違反といった規模になります。

蓮花座長

- ・このような大規模の事業者は奈良県内には少ないということですね。

内藤委員（全日本運輸産業労働組合奈良県連合会 執行委員長）

- ・こういう数値が一人歩きすると、大きな事業者が違反しているという印象を与えかねないので、少しデータの提示方法について検討が必要と思います。

森本委員（奈良県トラック協会 会長）

- ・実態調査の結果を見ていて、全国と奈良に大きな差はないように思えるが、細かいところでは奈良県独特の問題点があるように思います。
- ・事例に挙がっているような荷主等における長時間の手待ちは頻繁にあると思います。
- ・実態調査を見ると、長距離になるほど長時間労働になっており、例えば奈良の業者が荷物を持って出て、午前中に地方で荷物を下ろす場合、小さい運送事業者は大手事業者や水屋のように戻りの荷物をもらうことができません。次の得意先へ行って昼まで待たないといけないという実態が、この結果に出ていると思います。

- ・近距離では待ち時間が少なく長距離だと待ち時間が多いため、その平均値がこの調査の全国平均の時間になっているのだらうと思います。

蓮花座長

- ・なかなか運行実態は我々にはわからないのですが、確かに空荷で帰ってくるのは惜しいですね。
- ・水屋さんって何ですか。

森本委員（奈良県トラック協会 会長）

- ・自分のところでトラックの運送をせずに、荷物の斡旋だけをする業者です。取扱業といい、許認可事業です。

蓮花座長

- ・このような実態は奈良県以外では少ないということですか。

森本委員（奈良県トラック協会 会長）

- ・全国版と奈良版の時間は僅差ですが、どこの県でも、近距離での手待ち時間はほとんど無いと思います。中長距離は、4～5時間程度の時間待ちが普通にあると思います。それを均すと1時間とか1時間半とかいうような数字になると思います。

蓮花座長

- ・荷物がたまらなると帰れないということであれば、待つしかないということになりますから解決が難しいですね。そういうのも当然拘束時間になるということですね。

森本委員（奈良県トラック協会 会長）

- ・業者との話し合い。密に連絡を取り合うというのは大事だと思います。

蓮花座長

- ・大阪や東京・神奈川などの大きな都市であれば帰りの荷物が頻繁にあるが、奈良だと当分かかるといことは考えられるかもしれません。
- ・書面化について、全国と奈良の差が大きいですが、なぜでしょうか。例えば五十払いは関西中心の商習慣で今でも残っています。この書面化の数値差は奈良の特徴なのか、近畿の特徴なのか、情報があればお願いいたします。

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）

- ・書面化について他府県の率を申し上げますと、

大阪府が60.5%、京都府が58.5%、兵庫県が56.5%、滋賀県が41.4%
和歌山県が66.2%なっています。

蓮花座長

- ・府県別の事情はいろいろとあるでしょうが、一番低い奈良と一番高い和歌山では大きく異なりますね。書面化が低い原因はアンケート結果などから何かわかるのでしょうか。

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）

- ・荷役料金について、奈良県では口頭でも76.7%と全国に比べてかなり高く収受ができています。電話で済ませるといふ商習慣があるから、書面化が進んでいないということも考えられます。

嶋本委員（奈良県商工会連合会 専務理事）

- ・お金が取れているとしても、長時間労働が解消されていないのではないのでしょうか。長時間の対価としてお金を受け取っているわけですから、この協議会の目的としては、これでいいのかという気がします。

事務局（近畿運輸局 後藤貨物課長）

- ・運転手さんの賃金を考えると難しい面はありますが、これでいいとは考えていません。当然に書面化は推進しなければいけませんし、また事前連絡なしで荷役を依頼されるケースもあるので、労働時間・拘束時間とセットで進めていくべきだと思っています。

蓮花座長

- ・書面化しているケースと、口頭依頼しているケースについて、労働時間・拘束時間・作業内容の違いを集計していくと、今後の対策に結びつくと思います。このままでいいと思っている限りは改善しないと思います。

小笠原委員（奈良労働局 労働基準部長）

- ・資料2-3の荷主の都合で4時間20分待たされた事例について、この待ち時間は関係法令上は全て労働時間に含まれます。これが無ければ、労働時間や拘束時間が相当減っていたと思われれます。
- ・中小零細であれば弱い立場とは思いますが、トラック事業者と荷主との意思の疎通により改善を図ることが肝になってくると思います。

金指委員（近畿運輸局 自動車交通部長）

- ・奈良を含む第2回の協議会では、荷主企業の方から、いろいろな取組を発表いただきま

した。そこでわかったことは、改善の具体的な方策はいろいろあり、個々の現場に応じたやり方があるということがわかりました。

- 例えば、荷積み・荷下ろしの時間について、「指定すべき」「指定しないべき」と両方の意見がありました。フォークリフトを使う荷役も、「ドライバー側」「受け取る側」の両方の形がありました。
- 会長もおっしゃっていましたが、運送事業者と荷主の話し合いで、どのような形が一番いいかを決めていくべきだと思います。次の議題のパイロット事業の考え方についても、そこがポイントだと思います。
- 個々の現場に応じたいろいろ解決策があるかと思いますが、大事なのは、コミュニケーションを取って、一緒になって考えることだと思います。

蓮花座長

- はい。ありがとうございます。本当にそのとおりだと思います。
待たせても当然で、そんなに悪いことと思っていないところが問題だと思います。迷惑をかけているという意識が無いから、改善しようという動機もなく、商習慣でそのまま進んでしまう。他の会社や社会全体に迷惑をかけているという意識が極めて薄い状況ではないかと思っています。そこを解決しようという気持ちが話し合いのスタートラインになります。残念ながら、意識がまだまだ薄いと思われま。
- ジャストインタイム、時間指定を進めて倉庫を持たないことは、運送業に負担をかけています。荷主企業は効率化が図れたけれど、自分のごみを外に出しているようなもので、社会全体として非効率になっているということを考えないといけないと思います。

神田委員（奈良経済産業協会 専務理事）

- 荷役の問題、書面化の問題、待ち時間の問題、などいろいろな問題があり、全てについて荷主と運送会社が意見を出し合うというのは理想的ですが、「二兎を追うものは一兎をも得ず」ではないですけれど、「待ち時間」あるいは「商習慣の見直し」など、何か一点に絞って検討していくのも一つの手ではないかと思っています。

蓮花座長

- コンビニなどの企業の運行管理システムは非常に進んでいるので、中小事業者も活用できるように、会社の枠を超えて、トラック協会などの団体でマネジメントがある程度できればとも思います。
特異なケースが反復されるようであれば少し指導するといったことは、技術的には十分に可能だと思いますが、そこまでは検討されていないと思われま。
- 少し話が飛びますがけれど、今、ドライブレコーダーやETC 2.0などを活用して、急ブレーキの発生状況などのビックデータを管理していく取組を交通安全の世界で進めつ

つあります。自動車側の情報を吸い上げてコントロールすれば、多少は改善に繋がるのではないかという気がします。

吉井委員（小山株式会社 物流部次長）

- ・我々は近畿一円しか配送していないので、長距離を運送会社をお願いしていませんが、荷主の立場として、トラックの効率的な運行を常に考えています。そうしないと我々もコスト高になっていきますので、そのような考えで運送会社と接しています。お互いに情報を共有して、さきほど座長さんが言われたようなシステムを一部使っています。それを使うことによって、経験則ではなく実際のデータを用いて、より実態と近い配送計画が組め、荷待ちや拘束時間も見えてくるので、どんどん活用すべきだと思います。

疋田委員（奈良積水株式会社 技術部 安全・環境グループ長）

- ・会社のスペースが少ないこともあり、1時間以内に積みおろしを終わらせています。不良品などのトラブルが発生して、再生産に1時間かかるといった突発的なことが発生することもありえますが、この事例にあるような4時間程度も待たせるというのは大手では考えにくいと思います。
- ・トラブルが発生して製品化できていなかったということも考えられるので、その時の対応などについては、事前に協議されたらいいと思います。

蓮花座長

- ・鉄道などのトラブルでも、人身事故や信号故障などの理由がわかっているならば納得がいきます。何の説明もなしに4時間後とか5時間後に来てと言われても、不信感が募りますし、建設的な議論にならないので、情報開示・見える化が必要となってくると思います。

内藤委員（全日本運輸産業労働組合奈良県連合会 執行委員長）

- ・実態調査の結果で、手待ち時間を「荷主都合」「ドライバーの自主的な行動」「その他の時間調整等」と分けていただいています。このような実態があるから記載いただいているわけですが、運行計画が元々あるわけで、ドライバーの都合で早く出るなどの「ドライバーの自主的な行動」は、本来はあってはならないことではないかと思いますので、まずは事業者はしっかりと管理をしないといけないと思います。
- ・ドライバーが実態を見て自主的に判断しているということがあるとしたら、職場内でのコミュニケーションをしっかりと取り、「早く行かないと、積み込みの順番が確保できない。着時間に間に合わない。」ということであれば、それは事業者として荷主企業との交渉をすべきだと思います。
- ・そういう流れがうまくいっていないから、無駄な時間が発生してしまい、拘束時間・労働時間が長くなっている原因の一つにもなっているように思いますので、荷主が原因と

いう実態もあるかもしれませんが、トラック事業者の運行管理の際も、もう少し細かい指示が必要と思います。

蓮花座長

・確かに、運行管理はトラック事業者がやっていますから、何もかもが荷主が原因というわけにはいかないと思います。

各項目の最大値というのは、異常気象などのいろいろな原因があるかもしれませんが、64時間というのはすごいですね。最大値ですから何が起きているかはわかりませんが、我々交通心理をやっている人間は、どちらかというところこういう異常事態・ケーススタディの方が興味があるので、これはどういうケースなのかは興味深いところです。

※事務局より配付資料に沿って説明

③パイロット事業の実施について

嶋本委員（奈良県商工会連合会 専務理事）

・運転手の自主判断については、車両が大きくなるほど多くなっています。積むのに時間がかかるということもありますが、交通事情・道路事情も非常に大きな要因かと思えます。パイロット事業では道路状況なども視野に入れてはどうでしょうか。

例えば、大きな運送会社であれば実施していると思いますが、小さな事業者においても、協会などが中心となって提携を結び、中継輸送の実証実験をするのも面白いかと思えます。

事務局（奈良労働局 神田課長）

・ありがとうございます。そのような形を含めて、まさに事業者にあったやり方を模索していくことになると思います。

蓮花座長

・トラック事業者が他のトラック事業者に運送をお願いする場合に、口頭での依頼になりやすいという話がトラック協会の委員会などでありました。奈良などは小さな事業者が多いから、そういう風になりやすいという話もありましたので、奈良県なりの問題提起をして、原因と対策を考えたほうがいいと思います。

森本委員（奈良県トラック協会 会長）

・例えば奈良から東京までが600kmですが、その中間点の浜松で乗り換えれば、日帰りで行けるというような実験をやっているところもあります。しかし、ヘッドだけを交代できるトレーラーだったら問題ないでしょうけれど、車を変えずに運転手だけを変え

るのは、責任の問題などの難しい面があります。
しかし、考える余地はあるとは思いますが。

内藤委員（全日本運輸産業労働組合奈良県連合会 執行委員長）

- ・資料4の「長時間労働の原因を改善するためのポイント」について、労働組合の立場で話をさせていただくと、ドライバーの賃金も少し影響していると思います。
賃金が全産業と比べるとかなり低い業界なので、超勤等で歩合給を増やしたいというドライバーも実際にいると思います。
それを遡ると、取引環境が原因ともいえるわけですが、普通に健康的に勤めて、人が生活できるレベルの賃金をいただけるように、運賃にも反映されないといけないけれど、そこまで至っていない実態が一部にあると思っています。
- ・運転時間や手待ち時間を考えることも必要なのですが、無駄な仕事を本人任せにやらせてしまっている実態も現実にあるというところも含めて、パイロット事業で取り上げていくことも考えられるかと思っています。

蓮花座長

- ・せっかくのパイロット事業ですし、奈良は零細な企業が多いということを踏まえると、ドライバーの意見をどのように反映させるかを考える必要があると思います。
ベテランドライバー、運行管理者、荷主の配送責任者などの実際の意見をいただける場をワーキングのような形で是非持っていただけたらと思います。

志賀委員（近畿経済産業局 産業部次長）

- ・パイロット事業を実施するにあたって参考になると思いますが、経済産業省でも物流効率化を含めたロジスティクスの重要性を十分に認識してしまっていて、「次世代物流システム構築事業費補助金」という事業を実施しています。
物流事業者と荷主が連携して行う物流効率化事業に対して支援するものです。今年度の予算は約3.2億円で、現在も9つの実証が進められています。
ドローンを使うなどのいろいろなパターンがありますが、パイロット事業の際には参考にさせていただければと思います。
- ・荷主における社内他部署・他企業との連携による物流効率化の進め方について、日本ロジスティクス協会が「荷主連携ガイドライン」を年度内に策定しますので、ガイドライン策定を含む議論の際に参考にさせていただければと思います。

蓮花座長

- ・新しいガイドラインなどができたら、是非提供いただければと思います。
- ・補助金があるということですので、関係者は積極的に活用頂ければと思います。

※事務局より配付資料に沿って説明

④運賃・料金について

蓮花座長

- ・ 現実に大きなバスの事故などが連続して発生しており、あきらかにしわ寄せがドライバーに来ていて、そのしわ寄せが国民に来ていると思います。
直接利益を生まない安全に対する投資をカットすることにより、格安の運賃になっていて、大きな事故が起きています。
- ・ 結果が事故として出ているのだから、安全に対する経費を確保できる運賃設定は当然必要ではないかと、我々のような交通安全の立場の人間は思うわけですが、その議論が抜けているのではないかと思います。

※事務局より配付資料に沿って説明

⑤その他（資料6・資料7）

蓮花先生

- ・ 「下請かけこみ寺」というのは、どこにあるのですか。

志賀委員（近畿経済産業局 産業部次長）

- ・ 全国各地に設置されています。産業支援団体が各都道府県ごとにございまして、中小企業庁に予算を出していただいています。

※事務局より配付資料に沿って説明

⑤その他（参考資料）

以上