

「第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善兵庫県地方協議会」発言要旨

平成28年3月9日（水）10：30～12：00

兵庫県トラック総合会館3階 中会議室

トラック事業者、労働組合委員の発言要旨

- トレーラーの拘束時間が突出して長い。13時間超えが多い。輸送品目は具体的には分からないが。
- 書面化について、大きくは契約が出来ているが個々の仕事で書面化が出来ていない。
- 荷役料金はデータで示されているほど収受出来ていない。
- 調査をされた事業者は19社ですが、兵庫県には2000の運送事業者が存在する。書面化が出来ている割合が68%となっているが、アンケート結果に比べて、実態は少ないのではないか。
- 手待ち時間は全国に比べて、兵庫県は長い。
- ドライバー不足の対応で対応出来ずに断っている実態は深刻な状況にある。
- 荷役作業料金の収受の中で運賃に含んで収受している割合が高くなっているため、書面化の中で荷役作業料金をきちっと明記するよう指導していくのがいいのではないか。
- 荷役と手持ちの接点をどのように捉えるのか。
- トレーラー、大型は長距離、拘束時間が長い。
- 当社では危ない荷主の運送を断っている。
- パイロット事業については、業種別が適切ではないか。手待ち、荷待ちは業種によって大きく違う。
- 運転手の自主的な手待ちは何か理由や都合があると考え。内容を調査するべきである。
- パイロット対象集団となれば、荷主側にもメリットがあることを説明しないと理解して貰えない。
- 中継輸送、共同輸送それぞれの事業者の責任範囲を明確にしておく必要がある。
- 労働時間を8時間にしていこうと目指したい。
- 建築現場に荷物を届けた際には待ち時間が相当長いケースがある。
- 我々、トラック事業者は短時間労働を望んでいる。そのためにも20台前後の比較的小規模でパイロット事業をお願いしたい。

荷主委員の発言要旨

- 定期便は書面化している。スポット契約では書面化は難しい。
- 荷主側で荷下ろしの作業を「待って下さい」とお願いしても、ドライバーは自主的にフォークリフトを使って荷下ろしをしている。
- 当社は量産工場なので同じ商品と同じパターンで輸送していただいている。
- 量産工場がパイロット事業をすれば、優等生的な内容になる。
- 荷主、トラック事業者がお互いに話しあって改善に取り組んでいる事業集団が良いのではないか。

経済団体委員の発言要旨

- 13 時間超え、16 時間超えの長時間労働が恒常的に行われているなら魅力ある産業ではなくなる。
- トラック業界全体が労働時間削減の取組は必要である。
- 全体的に運送契約の書面化は出来ているが、荷役に対する書面化について、1 運行毎の荷役についての書面化が必要と思われるが。ただし、中小規模事業者に求めることは厳しいのではないか。
- 兵庫県は全国に比べて、手待ち時間が長いことが気になる。
- 荷役に関して営業倉庫ではフォークリフトの作業は倉庫側が行っている。
- 倉庫と倉庫の共同配送や倉庫とトラックの連携により、荷役や輸送の生産性の向上に向けた取組が必要である。
- 労働時間短縮を産業界では20～30年かけて取り組んできた。やっと週40時間に到達した。
- トラックではどのような長期的な視点で労働時間短縮を考えているのか。
- 1 運行を短くするのか。休日を増やすのかという柔軟な視点で取り組まれたらよいと思う。
- 輸送品目によって多様な輸送形態が存在する。
- 規格品をパレットにより運送している場合もあれば、長大物を運送している場合もある。
- 商工会議所の会員は中小規模の会社が多い。
- パイロット事業については大手や中堅以上の規模の会社が対象となりがちだが、兵庫県の場合保有台数20～50台規模の事業者が半数近いので、その規模までの会社を選定していただきたい。

学識経験者、その他委員の発言要旨

- 荷役や手待ちについて、待っているくらいなら、自らが荷下ろしをした方が早いというケースは良く分かる。
- 資料2-1、4ページに全国の地域別拘束時間のグラフがあるが、近畿地方は平均拘束時間が下位の方だが、手待ち時間は関東の次の多い。割合的には、近畿は手待ち時間の多いことが分かる。

第3回協議会の概要

実態調査結果についての意見

- ・トレーラー、大型は長距離、拘束時間が長い。
- ・書面化は大きくは契約できているが、個々の仕事ではできていない。
- ・調査は19事業者であり兵庫県には2000社の事業者がある。書面化できている割合が兵庫県では68%だが、結果に比して実態は少ないのではないかと。
- ・荷役料金はデータで示されているほど収受できていない。
- ・手待ち時間は全国に比べて、兵庫県は長い。
- ・ドライバー不足は深刻な状況にある。
- ・13時間超え、16時間超えの長時間労働が恒常的に行われているなら魅力ある産業ではない。
- ・兵庫県は全国に比べて、手待ち時間が長い。
- ・近畿地方は平均拘束時間こそ下位だが、手待ち時間は関東に次いで多い。

実態調査結果を受けての提案

- ・荷役作業料金の収受では、運賃に含んで収受している割合が高くなっているため、書面化の中で荷役作業料金を明記するよう指導していくのがいいのでは。
- ・ドライバーの自主的な手待ちは、理由や都合があるはず（調査すべき）。

パイロット事業に関する意見

- ・業種別が適切ではないか。手待ち荷待ちは業種によって違う。
- ・対象集団となれば、荷主側にもメリットがあることを説明しないと理解してもらえない。
- ・20台前後の比較的小規模でパイロット事業を。
- ・量産工場では優等生的な内容になる。
- ・荷主、事業者がお互いに話し合っ改善に取り組んでいる事業集団がよいのでは。
- ・兵庫県は保有台数20～50台規模の事業者が半数近いので、その規模までの事業者を選定してほしい。

書面化、荷役と手待ち

- ・建築現場に荷物を届けた際には待ち時間が相当長いケースがある。
- ・定期便は書面化しているが、スポット契約では書面化は難しい。
- ・「待ってください」といっても、ドライバーが自主的にフォークリフトを使って荷下ろしをしている。
- ・荷役に関する書面化について、1運行毎の荷役についての書面化が必要と思われるが、中小規模事業者に求めることは難しい。
- ・営業倉庫では、フォークリフトの作業は倉庫側が行っている。
- ・荷役、手待ちにについて、待っているくらいなら自ら荷下ろしをした方が早いという気持ちはよくわかる。

方向について

- 中間輸送、共同輸送それぞれの事業者の責任範囲を明確にしておく必要がある。
- トラック業界全体の労働時間削減の取り組みが必要。
- 倉庫と倉庫の共同配送や倉庫とトラックの連携により、荷役や輸送の生産性の向上に向けた取り組みが必要。
- トラックではどのような長期的な視点で労働時間短縮を考えるのか。1 運行を短くするのか、休日を増やすのかという柔軟な視点で取り組む。
- パレットから長大物まで、輸送形態によって多様な輸送形態がある。