

第5回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 滋賀県地方協議会
議事録

1. 日時

平成29年6月14日（水）10時30分～12時30分

2. 場所

滋賀県トラック総合会館3階 会議室

3. 出席者名

浜崎 章洋	大阪産業大学経営学部 教授
北川 鉄樹	一般社団法人滋賀経済産業協会 専務理事（代理出席）
谷口 孝男	滋賀県商工会議所連合会 専務理事（欠席）
上西 保	滋賀県商工会連合会 副会長
安田 昌生	滋賀県中小企業団体中央会 副会長
浅野 邦彦	滋賀県倉庫協会 会長
生駒 弘信	株式会社アヤハディオ 取締役 管理本部 本部長（欠席）
高田 達也	キリンビール株式会社滋賀工場 総務広報アソシエイト（代理出席）
田中 亨	一般社団法人滋賀県トラック協会 会長
甲斐切 稔	一般社団法人滋賀県トラック協会 副会長
野村 康則	センコー株式会社 常務理事・京滋主管支店長
藤本 裕司	日本労働組合総連合会滋賀県連合会 副事務局長（代理出席）
石丸 哲也	全日本運輸産業労働組合滋賀県連合会 書記長（代理出席）
武田美奈子	近畿経済産業局 産業部流通サービス産業課長（代理出席）
村井 秀吉	滋賀労働局 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）
吉祥 一美	近畿運輸局 滋賀運輸支局長

4. 開会の挨拶

(近畿運輸局自動車交通部 大辻部長)

近畿運輸局自動車交通部長の大辻でございます。第5回協議会開催にあたりましてご挨拶を申し上げます。委員の皆様におかれましては、本日は、お忙しい中、ご参集賜りましてありがとうございます。

前回の協議会は9月に開催いたしまして、主にパイロット事業集団のご報告、事業の実施についてご議論をいただきました。それ以降、ここ最近の流れとしましては、インターネット通販での荷物の急増や長時間労働についてテレビや新聞報道で取り上げられて、運輸業界・物流業界が国民の皆様にも関心を持っていただいていると思います。このような動きもある中、パイロット事業集団の皆様のご協力をいただき平成28年度のパイロット事業を実施しまして、長時間労働の抑制等について取り組んでいただきました。このあと事務局よりパイロット事業の実施結果についてご報告をさせていただきます。パイロット事業は2年間実施することとなっていますので、引き続き今年度もパイロット事業を実施いたします。

昨今、インターネットにより物流が活発化し、トラック運送業界の人手不足が社会問題化しています。今年3月、政府の働き方改革の実行計画が策定された中で、トラック運送については時間外労働適用除外となっていますが、一定の配慮と猶予期間の後、一般業種と同等に取り扱うことで調整される予定です。世の中が動いている中で、本協議会の検討が重要となりますので、活発なご議論をお願い致します。

(浜崎座長)

今年のヤマト運輸の動きを受けて、メディアにおいて物流や宅配という言葉が出てこない日はありません。東洋経済や物流関連の専門誌でも、物流の特集が組まれています。昨今の問題は、宅配便だけでなく運送業界全体の課題です。2017年は、新しい物流の幕開けです。将来、2017年は潮目が変わった年であると言われるのではないでしょうか。

ヤマト運輸の報道をきっかけに、一般の消費者の間で、このままでは物流が継続できないという理解が広がっています。また、トラック輸送業界でもIT技術を活用した機械化やロボット化が進んできています。アメリカでは、今年度中に高速道路幹線輸送の自動運転が実現され、ドローンやロボットによる配送などが試験的に実施されています。これらの動きは、日本の物流業界の労働力改善や労働時間改善の大きなきっかけになると思います。

しかし、物流が注目を集めたことにより、悪影響も出ています。メディアにおいて「運送会社は長時間労働で給料が安い」と紹介されたことで、運送会社はブラック企業だという印象がついてしまったため、運送会社への就職者数は、非常に少ない状況です。大手運送会社が労働条件を改善し賃金を上げただけでは、この状況は改善しません。多くの運送会社において労働条件や賃金条件等を改善しなければ、根本的な解決にはつながらないで

しょう。皆様のお力添えをいただき、この問題に取り組んでいきたいと思います。

では議題 1「平成 28 年度パイロット事業実施結果報告」について、事務局からお願いします。

5. 議題 1：平成 28 年度パイロット事業の実施結果報告について

事務局説明（省略）

（浜崎座長）

有難うございました。ご意見とご質問をお願いします。

（安田委員）

検品作業は当然ですが、出荷先が積込作業を行うことは、運送会社としては良いと思いますが、この取組をどういうところで広げていけるかが課題です。荷卸しの運用について、検品だけを見るのではなく、検品と倉庫への格納のバランスを見る必要があります。検品が早く終了しても、格納が遅くなれば荷卸しした貨物が溜まっていくだけです。検品、格納で見るのが重要です。

（事務局 小坂氏）

自動倉庫で数量検品等が終了したものをフォークリフト等でコンベアに乗せ、格納しています。待機時間の原因として、検品作業と格納に関する要因も影響しています。通常期は、格納作業の遅延は少ないが、繁忙期には荷捌きスペースが十分でない点、増加した貨物を自動倉庫に格納が間に合わない点などがあり、待機時間が発生します。今回のパイロット事業の取組では、荷捌きスペースや自動倉庫への格納作業など、ハード面の見直しは困難ですが、運用面の改善により取組む予定です。

パイロット事業では、投資コストを要しない取組に限定される傾向があります。平成 29 年度のパイロット事業では、着側での労働時間の削減に向けた取組を検討しています。

（安田委員）

着側の作業員の人数の問題もあると思いますが、コストをかけずに運用を改善できる余地はあると思います。問題点については、我々も認識しています。パレットで積まれている商品を格納することは簡単ですが、バラで格納する場合や 1 つのパレットを複数箇所に分散して格納する場合など、どのように対応するかが課題です。

（浜崎座長）

1 つの現場を改善するだけでなく、その改善の事例を他の現場でどのように活用し改善していくかを見極めるものです。偶然発荷主が協力的であったため時間が短くなったのかも

しません。例外的な部分もあると思います。

(安田委員)

ピッキングの時間も変えなければならないと思いますが、それは積込みや手待ち時間とは関係ないのですか。

(事務局 小坂氏)

ピッキングの時間についても、受注情報を早期の共有化により、ある程度前倒しされ、改善がなされ、積込作業が効率化された経緯がある。

(野村委員)

ドライバーが行っていた作業を倉庫側が行うと書かれていますが、倉庫側のコスト負担が増えることについて教えてください。

(事務局 小坂氏)

ドライバーが積込んだ場合、附帯作業料として支払ってもらうのが本来の姿ですが、一般的に曖昧な仕切りの契約が多く、附帯作業については支払われないケースが多くございます。今回の改善では、契約形態として、運賃と附帯作業が別立てとなっていなかった背景があったため、倉庫側が附帯作業を行う主体となり、運賃を下げずに取扱いができたわけです。

(安田委員)

慣れていないドライバーであれば時間はかかるでしょうが、慣れているドライバーであれば、トラックの中で済むことです。手積みなのか、パレット積みなのか、どちらでしょうか。

(事務局 小坂氏)

荷揃い作業では、パレットには大きさが相違する複数のケースが積載されます。パレット上に相違する大きさのケースを組合せ、その後、周りにビニールを巻き、パレットにより積載します。トラックの中に入って1個1個の貨物を積込むことはしません。

(浜崎座長)

午前中で作業の7割を終わらせ、最終の締めの13時までに商品が追加された場合、本来ならば1回で取れるところを、2行程で取れなければならない。作業が増え、出荷側の個数がかかる危険性があります。

(安田委員)

今回のケースは、理想に近いかと思います。実際は、荷主からは積載率について指摘されます。こちらとしては、パレット輸送を行えば全て解決し、非常に理想的です。今まで10割積んでいたところを、7割しか積みなくなり、運賃を下げるという話になるかもしれませんが、今までの運賃のまま、パレットでの積卸しができれば、理想です。荷主は、1台の車両でめいっぱい積んでほしいのですが、時間がかかります。荷主の「たくさん積んでほしい」という考えが変わらない限り、事態は変わりません。荷主には、パレット輸送で解決できると理解していただく必要があります。

(浜崎座長)

今回の報告書では、時間削減において成果が出ていますが、荷主側の時間がどれだけ増えたのか、コストに換算するとどうなったのか、積載効率を圧してでもパレット輸送したほうが効果的だったのか判断が難しい。

有難うございました。普遍性と継続性の面から、料金や負担の明確化だけでなく、労働時間や取引環境の問題も改善しなければなりません。

今回の結果で終わるのではなく、多面的な側面から検討する必要があります。報告書を美しく作成するのではなく、成果を継続的に具現化していけるのかを確認したいと思います。それでは議題2「平成29年度パイロット事業の実施」について、事務局からお願いします。

6. 議題2：平成29年度パイロット事業の実施について

事務局説明（省略）

(浜崎座長)

有難うございます。平成29年度の実証実験の課題が見えてきました。課題解決に向けた取組案を出していただきましたが、皆様のご意見等お願いします。

(安田委員)

運ぶ車の種類や運ぶ量について、事前に把握することは困難であるし、入荷情報がわからなければ、人数の依頼もできません。入荷情報があって初めて、出荷先に合わせた入庫時間等が組まれるのです。それができなければ、非常に難しいと思います。入荷情報が予め把握できていないのでしょうか。

(事務局 小坂氏)

当然のことながら、入荷情報は予め把握されています。発注した貨物は様々な車両に積

載されて納品されます。しかし、十分に把握されていないのは、どこの納品業者の車種、台数、積載量、1台の荷卸予想時間に関する情報です。それらの情報を踏まえ、車両を割り振り、待ち時間を抑制した荷卸し時間を指定できる可能性があります。

(安田委員)

それら把握できない情報であることはわかります。トラックの台数や種類については、事前情報となります。

(田中委員)

パレットの上にラップを巻き、製品を固定する点で、荷姿の高さ、段組みなど、いかがでしょうか。また、車種、積載効率、積合せの有無、パレット積みの有無など、いかがでしょうか。写真などがあればわかりやすいです。

(事務局 小坂氏)

了解がなければ、写真の提供ができませんので、掲載しておりません。積み込み状況として、基本的には段積みせず、上部空いた状態で輸送されます。本来はその上にパレットを積み重ねるのですが、商品の特性上、パレットを上さらに重ねることで、下のダンボールが潰れるリスクがあり、段積みは難しい状況です。原則として1箇所積みの1箇所卸しです。通常期では、岐阜から愛知までは大型車で1日1台の輸送となります。繁忙期になると1日の台数は2〜3台に増加します。

(田中委員)

現在19の着荷主において実証実験が行われています。今後、約款改正が行われますが、発荷主の事例が改善されているため、この対象にはならないと思いますが、着荷主側で長時間にわたる待機時間が発生した際、誰が経費を負担するかが問題になります。それぞれの荷主の対応も決まってくると思いますが、これについて国土交通省がどのように考えているのか。

荷主が負担することに同意しない場合もあると思います。改善したにもかかわらず、どうしても待ち時間が発生した場合にどうするのかなど、今後の方向性があるのであれば、教えていただきたい。

(近畿運輸局自動車交通部 大辻部長)

荷役サービスについて、運賃とは別立てで収受できていない実態があります。荷役サービス等に係る料金が適切に収受できる環境作りとして、本年10月頃を目処に標準運送約款を変えたいと考えています。適切なコスト負担の配分がポイントとなります。コストアップに繋がる部分も含め、全体の生産性が効率化し、双方がメリットを感じることができ

ば、納得いただけると考えています。

今回パイロット事業を通じて、様々な問題点や解決策について、大きな視点で検討し深堀していかなければならないと思います。そのうえで、1つの方向性としてガイドラインの作成を検討しています。運送分野の生産性向上のためには、発注ロットは少量多頻度ではなく、まとめて発注する方法もあると思います。消費者が不便さを感じるかもしれません。時間通りに荷物が届くことは、当たり前ではありません。社会全体が、どの程度不便さを許容できるのか、難しいとは思いますが、政府全体で取り組んでいるところです。

(安田委員)

手待ち時間、附帯作業等にかかる料金を、運賃とは別立てで収受する方向性については、国交省から聞いています。その落としどころとして約款があることは、知りませんでした。運送約款は、運送会社に対して出すものであり、荷主に対して出すものではありません。過去にも様々なガイドラインが作られてきましたが、効果はあったでしょうか。約款を作って終わりでは、全く浸透しません。6万数千社ある運送事業者に、この約款について周知を徹底する必要があります。さらには、この約款を生きた形にしなければならないのです。附帯業務や手待ち時間等をどのような形で具現化していくのか。運送事業者が荷主に約款を持参して、「我々は努力したが、御社での手待ち時間は3時間ある。1時間あたり1,000円の料金をいただきたい」と言えるかがポイントとなります。

人材確保の側面から、ドライバーの手待ち時間の対価を、運送事業者に支払えるかが非常に重要です。支払えなければ、長時間労働で安い給料の仕事となり、退職されかねません。国土交通省は、料金の収受についてどのようにお考えなのでしょうか。

(近畿運輸局自動車交通部 大辻部長)

ガイドラインの実効性については、課題であると感じています。「こうすれば良い」という結論は出にくいのが現状ですが、社会全体で認識を持ってもらわなければ、取組は広まりません。社会全体でこの問題を考えるための仕組みとして、ガイドラインがあると考えます。一般に運賃・料金の別立てが広く浸透すれば、トラック運送事業者が荷主に対して、料金を収受しやすくなる事業環境が形成されると思います。

(安田委員)

まさに昨日から、ヤマト運輸の運賃値上げや佐川急便の週休3日制などが紙面をにぎわしています。社会の追い風が吹いていますが、問題の本丸は運賃です。この問題にしっかりと取組まなければ、本丸は落とせません。風はいつまでも吹くとは限りません。国土交通省には、スピード感を持って取組んでいただきたい。

(田中委員)

ガイドラインだけでは弱い部分があるため、書面化を進めて法制化することが必要ではないでしょうか。

(安田委員)

書面化についても、依然として浸透していません。

(近畿運輸局自動車交通部 大辻部長)

実効性が極めて重要であり、国土交通省としてもスピーディーかつ適確に対応していきたいと思います。

(安田委員)

労働時間の問題については、最終的に特例措置をなくす方向性です。960 時間から 720 時間に変更するというのが政府の見解ですが、いつからなくなるのでしょうか。

(滋賀労働局)

現在は、大臣告示において、月 45 時間、年 360 時間と定められており、それを超える場合は特別条項を締結しなければならないとされていますが、その特別条項の上限は定められていません。

(安田委員)

月 126 時間の特例を、段階的に月 100 時間とすることについて、国で検討されているということですが、どのタイミングでそのようになるのでしょうか。期限が明確化されていません。

(滋賀労働局)

現在、法律にその上限を入れ込むことで、議論が進められています。その上限を超えた場合の罰則規定も盛り込まれる予定です。段階的に、法律を提出する段階、法律が成立する段階、法律を施行する段階、法律が適用される段階がそれぞれあります。今回、法律が制定され、一般に施行される段階では、自動車運送事業は適用を猶予されて、施行後 5 年経過してから後に、自動車運送事業が適用されます。適用される場合には、年 960 時間という、他業種の年 720 時間より長い時間にて適用されます。その後は、一般則の 720 時間を目指す方向で、改正を検討する段取りとなっています。現時点では、法律の提出や成立などがいつ頃になるか、明確になっていないかと思います。

(浜崎座長)

有難うございました。では議題 3「働き方改革実行計画」について、事務局からお願いし

ます。

7. 議題3：働き方改革実行計画について

事務局説明（省略）

（浜崎座長）

有難うございます。トラックドライバーの労働時間、賃金の問題は、1社だけで解決できない問題です。産官学、荷主が一緒になり取組まなければ、日本の経済が滞る非常に重要な問題です。引き続き協議会、パイロット事業を通じて改善のきっかけを作りたいと思います。ご協力よろしくお願いします。それでは、進行を事務局にお返しします。

（事務局）

有難うございました。それでは閉会にあたり、滋賀労働局の村井から挨拶申し上げます。

（滋賀労働局 村井氏）

トラック運送における取引環境や労働時間の改善を目的とし、第1回本協議会を昨年7月に開催して以来、議論を進めてきました。この間、大手広告代理店の新入社員の過労死問題が社会的に注目される一方で、それぞれの企業が働き方改革に努力されています。働き方改革の機運も高まってきている中で、働き方改革実行計画が取りまとめられました。様々な意見を踏まえながら、時間外労働上限規制に関する議論が進んでいきます。

本協議会が実施するパイロット事業がますます注目され、重要性が増していく状況です。本日議論いただきました内容を踏まえ、今後の事業の円滑な実施に努めて参りたいと思います。座長の浜崎先生を始め、各委員の皆様、関係各社の皆様のご尽力に感謝するとともに、引き続きお力添えをお願いします。本日は有難うございました。

（事務局）

本日は、貴重なご意見をいただき有難うございました。議論を深掘りするワーキンググループについては、パイロット事業の開催状況を見ながら、事務局にて調整してまいります。次回の協議会開催については、取りまとめが行われる来年2～3月頃を予定しています。それでは、第5回トラック輸送における取引環境・労働時間改善滋賀県地方協議会を閉会します。本日は有難うございました。

以上