

第4回協議会の概要

○ 第3回兵庫県地方協議会の発言要旨について

→委員からの発言はなし。

○ パイロット事業の実施について

(事務局から当該対象集団の選定理由を下記のとおり説明)

- ・実態調査の結果から拘束時間が長い、連続運転が多い、手待ち時間が長いとして金属機械工業品を扱う集団を選定した。
- ・長時間労働が実態としてあり、深夜労働や着荷主側での順番待ちが発生している。
- ・高速道路を利用しないで、一般道を利用している実態がある。

(その上で、当該選定集団の問題点として、着荷主特定の問題があり下記のとおり説明。)

発荷主、元請け、実運送事業者2者の4事業者を対象集団としたが、着荷主が未特定の理由。

- ・着荷主側にメリットがない（ので協力いただけなかった。）
- ・発荷主営業サイドからの反対。
- ・着荷主が一切協力いただけないわけではない。

(委員からの発言)

(選定対象集団について)

- ・(兵庫県を代表するような選定集団と) 小規模事業者との温度差をどうするか。
- ・モデル集団にならないところを探してほしかった。

(着荷主が未特定であることについて)

- ・匿名で協力を得られるのは何社くらいあるのか。 → (事務局：不明)
- ・世間に公表することになるからではないか。
- ・着荷主側の協力を取り付けてほしい。引き続き努力を。
- ・前回、着荷主にご協力をいただかないとパイロット事業は進まないとなっていたので非常に残念。
- ・(パイロット事業を) 全国的に取り組んでいることを、時間をかけて十分説明していくこと (が必要)。

(一方で、)

- ・着荷主をどうプロジェクトに巻き込むかがポイント。
- ・着荷主にも何かメリットがあれば良いのだが、今のところ見えない。(着荷主側に何か良い提案をしてメリットを見つけることが大事。)
- ・今の集団を大事にして、まずは進めることが重要。
- ・着荷主は置いておいて、発荷主からの部分で改善を期待したい。

- ・着荷主がいませんが、全国的な話なので、それを見ても何らかの成果が得られるものとして事業は進めることができるのでは。
- ・アンケートには協力いただけるので、まずは結果に注視していきたい。

(物流サービス全体の「見える化」について)

- ・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しまうことは、日本的な考え方であって、安全上の問題も出てくる。全体の仕組み、システムを変えていかなければならない。
- ・必要なサービスや、どこを改善すべきかを考える必要がある。
- ・「おもてなし」「無償のサービス」の見える化を。
- ・パイロット事業で「その作業と価格」の見える化をしていけるのではないか

(物流の次世代を担うドライバーがいないこと)

- ・パイロット事業を通じて考えてほしい。
- ・自動車ドライバーの求人に比べて求職が少ない。
- ・法律的なところに切り込んでいけるかがひとつの大きな問題。

(パイロット事業他について)

- ・全体を通じて「法制度」の話がでるのが良い。
- ・それぞれの省庁の法律で、縦割りでやっても解決できない。
- ・「運送にかかる体系として守るべきもの」ができないと本質的な解決に繋がらない。

○第1回トラック運送業の適正運賃・料金検討会について

→委員からの発言はなし。

○～荷主の皆様へ～ リーフレット周知について

(委員からの発言)

- ・リーフレットに「荷役作業の過剰サービスについての状況」を入れれば過剰サービスなのか、一貫した中での業務なのかの切り分けができる。
- (パイロット事業の中であぶり出していくと言うことでご理解を。)

○その他

- ・平成27年度自動車運送事業者に対する監査件数等について
 - ・自動車運転者に係る定期監督指導状況結果について
- 委員からの発言はなし。

第4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 議 事 録

平成28年8月22日（月）午後2時～
兵庫県トラック総合会館3階中会議室

（議事次第にそって進行）

1. 開会挨拶 （近畿運輸局自動車交通部長）

2. 議題

1, 第3回兵庫県地方協議会の発言要旨について

→委員からの発言はなし。

2, 平成28年度パイロット事業の実施について

（事務局）

本来であれば発荷主、元請け、実運送事業者、着荷主の4者一括りとする物流行程の一貫した流れとしてパイロット事業を進めるのが理想だが、兵庫においては、着荷主特定に問題があり、発荷主、元請け、実運送事業者2社の4事業場で取り組むことになりました。この4つの事業場（対象集団）と、アドバイザー（厚生労働省の委託事業＝（株）日通総合研究所）が実施します。

事業の流れは全国共通で、まず対象集団が第1回の検討会を実施。その場で実態把握のためのチェックリスト配布し現状の問題点検討、取り組みの進め方の合意形成を図り、その後に、事業場訪問を含む実態調査、聞き取りを行い、各事業者の問題点（長時間労働）の要因の整理、改善方法の検討を進めることになっています。

チェックリストを踏まえ、第2回目の検討会を10～11月に行い、アドバイザーから改善メニューの提示、意見交換をしていただく。取り組みの合意をうけ、事業場には改善メニューに取り組んでいただくことになります。

事業場は改善メニューに取り組む中で、アドバイザーが再度訪問するなどし、最終年度末に向けて改善結果の取りまとめということになります。

発荷主は神戸製鋼高砂製作所、元請け神鋼物流、実運送事業者三輪貨物自動車、日笠運送となっています。着荷主は多数の製造業者となっています。

選定理由は、拘束時間が長い、連続運転時間が多い、手待ち時間が長いことから金属機械工業品を扱う集団を選びましたが、神戸製鋼高砂様だけが応じていただけたものです。

またこの対象集団には、長時間労働が実態としてあり、深夜労働や着荷主側での順番待ちが発生しているようです。また、高速道路を利用しないで一般道を利用しているという実態もあるとのこと。

着荷主側が特定できないことについてですが、神戸製鋼高砂が、基本的に機械の受注製作しており、機械を運ぶ先が限られ、頻度も少ないので、着荷主側にメリットがなかつ

たということ。着荷主は発荷主からみれば客であるため、営業サイドからの反対があったため、特定には至りませんでした。しかし神戸製鋼高砂によると匿名であればアンケートに答えていただけるかもしれないとのことであり、アドバイザー、厚生労働省本省にも話をしています。着荷主側が一切協力しないというわけではないので、この集団で取り組ませていただきたいと思います。

(トラック事業者、労働組合委員)「なぜ高速道路を利用しないのか」ですが、トレーラーになると軸重の問題があって、違反になるので高速道路は走れない可能性がある。

(経済団体委員) 着荷主が「多数の製造業者」となっているが、匿名で協力を得られるのはどれくらい何社くらいあるのか。ボリューム感はどうか。

(事務局) 何社ご協力いただけるかは不明です。2者くらいはと考えていますが、具体的には申し上げられない状況です。

(経済団体委員) 想定外の荷役や、手待ち時間が発生するのは、着荷主側に問題の根源があると思う。着荷主側にご協力いただければ、実態も課題も解決策もでてくると思うので、協力を取り付けていただくようお願いします。

(学識経験者、その他委員) 実際に調査をしてみると着荷主側の課題もでてくると思う。その結果を見て考えることにもなると思うが。

(トラック事業者、労働組合委員) 自信のない会社が拒否しているのが実態だと思う。

(学識経験者、その他委員) 改善に成功したところも、これからのところも含めて企画していただくということ。

(トラック事業者、労働組合委員) 参加いただいた会社は兵庫県を代表するような会社で、ありがたいことだが、我々小規模で多数のお客様を相手にしている（小規模物流業者）の実態と、アドバイスをいただいた形との温度差を、我々専門業者がどれだけ説明してみなさんのご理解をいただけるかが問題です。できるだけ我々も着荷主の問題も含めていろんな事例をいつていただいたうえで、その都度、事業者で発生している部分をできるだけ詳しく説明することに心がけたい。

(トラック事業者、労働組合委員) 着荷主に要請すること事態難しい。悪者になりたくないとの風潮がある。協力するのは、悪者であることを世間に公表することになる。それをどうするかです。

(座長) 全国的に取り組んでいることを、時間をかけて十分説明していただくということでしょうか。

(荷主委員) 実態調査して、事例に対する課題ターゲットを決めてその改善を2年間取り組むということだと思うが、ターゲットをどう選んで、どう優先順を決めてやるのかが見えないと最終ゴールのイメージができないので発言のしようがない。

アドバイザーが問題点をいつ出すのか等スケジュール、スキームを教えていただければありがたい。

(学識経験者、その他委員) パイロット事業の進め方と協議会の時間的な関係について

事務局どうですか。

(事務局) 本当は第1回の検討会は5月～7月に進めるべきだったが対象集団の選定に時間がかかったので、協議会と第1回の検討会がずれてしまったので、具体的な問題が把握できないままに協議会にかけさせてもらった。今後、検討会を踏まえて適宜アドバイザーから情報をいただいて、その情報について協議会の日程に合わせてご提案し説明させていただきます。先生の方には適宜情報をお渡しします。

現時点では協議会と検討会の日程の調整ができておりません。申し訳ないことです。

(学識経験者、その他委員) 改善メニューが浮かび上がってきて、お示しするインタラクションは無理ですか。

(事務局) 第2回の検討会で具体的な問題点が浮かび上がってくるので、検討会を経ないと、問題点がつかめない状態です。現時点での課題は長時間労働、深夜労働、高速道路の問題があります。

(学識経験者、その他委員) 検討会での検討を経ないと改善メニューが浮かび上がってこない。この協議会ではそれを待つという状況です。

(荷主委員) アンケートの平均値に対し、今回のケースが特異的に何か狙ったターゲットの現象が見えたとして、それにアドバイザーがどういう対策を実証実験でやってみるかというところについて、議論と進捗が果たして可能なかどうかを我々に見えたところで初めて発言ができるので、とりあえずこれで進めていいのかなと思います。

(学識経験者、その他委員) 逐次、報告をお願いします。

(トラック事業者、労働組合委員) イメージがまだわからないが、前回、着荷主にご協力をいただかないとパイロット事業は進まないとなっていましたので、そのことについては非常に残念。これを実施するにあたっては、着荷主が多数といいながらも、どうしても前との比較になりますと、今と、改善後の比較が必要になります。現状把握をする中では、概ね行かれるところがあると思いますので、それを選ばれると思いますので、その結果を踏まえて意見をもうしたいと思いますし、着荷主は今の段階では選定はできないが、実施するには協力いただかないと進まないと思いますので引き続きご努力いただきたい。着荷主側にもメリットがあれば良いのですが、今のところ見えない。

質問ですが、三輪貨物と日笠運送は両者の改善となるのでしょうか。

(事務局) 実運送メンバー選定は神鋼に選んでいただいた。三輪貨物については運転者は1名、日笠については21名。三輪は比較的長距離。残念ながら、1年に1回しか運ばないケースが多い。同じところに行っているのはあまりない状況です。恒常的な着荷主の協力は難しい。一部の着荷主については、神鋼の荷を受け入れていること事態が企業秘密というところもあり名前は出せないと明確にいられています。アンケートはご協力いただけるという形で取り組んでいきたいと思います。

着荷主については努力いたしますが、現時点でそこにこだわると、発荷主に断られてしまうということもあります。しかし、全然ご協力いただけないわけではありません。

(経済団体委員) できる範囲でデータを取りながら改善できるところを改善していく、2年間あれば何かでてくるのではと期待している。着荷主は置いておいても、発荷主からの部分で改善を期待したいと思います。

(経済団体委員) 発荷主、運送事業者から見ても着荷主はお客様にあたる。お客様に直接話を伺うのは難しいと思う。ですから、最終的に着荷主側にメリットになるようなことを提案できなければいけないと思います。発荷主、運送事業者の実態をとおして着荷主側の状況を調べていって、着荷主側に何か良い提案をして、メリットがあることを見つけることが大事だと思います。協力いただけたところを見つけるのはたいへんなこと。今の集団を大事にして、まずは進めていくことが重要だと思います。

「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としている」とのことだが、このあたりをうまく改善できないのか。全体の仕組み、システムを変えていかないといけない。ここに必要なサービスを考えていく、どこを改善すべきかを考えていく必要がある。これは日本的な考え方であると思います。ここに甘えていると、安全上の問題も出てきます。回避しなければいけないところです。

(経済団体委員) 選定理由で「モデル集団となる」とあるが、本来はここではモデル集団にならないところを探してほしかった。改善余地を探すというところをお願いしたいと思います。

(学識経験者、その他委員) 着荷主をどうプロジェクトに巻き込むかがポイント。あら探しではなくメリットを探してウインウインの関係を提案していくことが鍵と思いました。全国調査し社会的な問題とクローズアップされていて、これからの日本の経済や市民生活を支える大事な方向性を見いだそうとしている社会的な意味を縷々ご説明いただいて、多くの関係主体にご参加いただきたいと思います。

(学識経験者、その他委員) 肝である集団の着荷主が厳しいとのこと。着荷主側のメリットがないと積極的に関わっていただけない。こういう形になったが改善点ということで、そのつもりで引き続き対応していきたい。トラック事業では日本の物流の次世代を担うドライバーがいない状況を危惧せざるを得ない。こういったこともパイロット事業を通じて考えて行くことが重要です。ひとつずつ進めていければと思います。

(学識経験者、その他委員) 商取引の中に輸送というものが入ってくる。商取引の世界では強制的な法律は多くない。労働行政からいうと、労働時間が長すぎて運送業の運転者の方が倒れるようなこと、事故があってはならない。

しかし受け取り側からすれば、運送会社の実態はもしかしたらどうでもいい話かもしれない。その中に一人の運転者しかいなければ倒れるのは当たり前で、適切な運転者の数を確保しなければならない。それができて求める商取引の世界に入っていける。そこをどうやって法律的なところで切り込んでいけるかというのがひとつの大きな問題だと思います。

運送会社に「改善告示」を守っていただくには、荷主さんの理解を得ないとできない。

では、荷主に対して労働時間を守ってくださいと言ったときに、どこまで効くような法律になっているか。業なら経産省かもしれないし、国土交通省もそこまでは言えない。厚生労働省も荷主に対して「運送会社が苦しいのは発注がおかしい」とは直接言える話ではないことを理解してもらわないといけない。

労働局では、毎月有効求人倍率とバランスシートを発表している。求人の数と、求職の数のバランスですが、自動車ドライバーの求人に比べて求職が少ない。

ドライバーの不足がここにも如実に現れている。

パイロット事業では、全体を通じて何らかの法制度の話ができるのが一番いいのかなと思う。それぞれの省庁が持っている法律で、縦割りでやっても解決できない。

単なる運輸業の話ではなく、製造業も含めて、「運送にかかる体系」として守るべきものができないと本質的な改善にはならない。いつも「お願い」に終始してしまうことになる。「体系」として「全体」として理解してもらおう場面ができないかと思う。

今日は着荷主がいませんが、全国的な話なのでそれも見ても、何らかの成果が得られるものとして事業を進めることはできるものと思っています。

(学識経験者、その他委員) 経済産業省では「サービスが見える化」することに取り組んでいる。今「おもてなし」が注目されているが、それは「無償のサービス」です。そこを目に見える形で、皆様に提示しようとしています。ドライバーが荷下ろしを手伝っていることはまさに、無償のサービスになっている。そこをパイロット事業でどこまでその作業が価格に反映されているかをあぶり出すことで物流サービス全体を「見える化」していけるのではないかと思います。そういったところから、次の改善に繋がっていけばよいと思います。

(学識経験者、その他委員) 今回のパイロット事業の集団選定に時間がかかり、着荷主が決まらないことがこの業界が難しい状況にあることを示している。しかし最終的には着荷主のご協力をいただければトータルでの改善について無理なように思いますが、アンケートには協力いただけると聞いているので、まずはこの結果に注視していきたいと考えています。

(学識経験者、その他委員) 皆様の本日のご議論を受けて、パイロット事業を勢力的に進めていただきたいと思います。

3. 第1回トラック運送業の適正運賃・料金検討会について

→委員からの発言はなし。

4. ～荷主の皆様へ～ リーフレット周知について

(トラック事業者、労働組合委員) リーフレットに「荷役作業の過剰サービスについての状況」を入れていただけたら、より荷主様にアピールできると考えます。

作業の「見える化」「サービスの見える化」として業務内容を細分し明文化し明確に表現

して、それを職種としてとらえられるような「小分け」ができれば、より理解していただけたと思います。過剰サービスなのか、一貫した中での業務なのかの切り分けができる。
(学識経験者) ご意見はまさしくパイロット事業の中であぶり出していくということでご理解ください。その他の細かい点は事務局にお申し出いただければと思います。

5. その他

- ・平成 27 年度自動車運送事業者に対する監査件数等について
- ・自動車運転者に係る定期監督指導状況結果について
→委員からの発言はなし。