

第5回協議会の概要

○ 第4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。

○ 平成28年度パイロット事業の実施概要について

(事務局から当該対象集団による検討会について)

- ・発荷主、着荷主、元請事業者、実運送事業者の好事例紹介。
- ・把握した問題点。(雨天時の作業時間が通常より約2倍長くなっている。)
 - 作業スペースの問題。
 - 仮想実験実施。
- ・事業効果
 - 発荷主は既に取り組が多く、発荷主についてはメリットがなかった。
 - 運送事業者については検証時間不足で効果把握できなかった。
- ・着荷主へのアプローチが課題。

(委員からの発言)

- ・良い方向にむいている。一部の荷主様から建築物、物流に配慮をいただく傾向がある。具体的に進めるためにも着荷主が必要。
- ・付帯作業の責任は誰か、どこまでか。
- ・長時間労働、付帯作業にかかる料金収受がないこと等は、若い方に業界に来ていただけないことに繋がっている。荷主側の立場との温度さは大きい。
- ・行政の指導が必要。行政が入ってくると会社は変わろうとする。
- ・(本事業には)着荷主の協力が必要。
- ・ドライバー任せにならないよう荷主へ協力要請することが運送会社としても必要である。
- ・残業ありきの状態にある。残業に頼らない運賃体系を作っていかなければならない。
- ・発荷主側に労働効率についての理解を深めていただくことが必要。
- ・付帯作業をきっちりと料金に反映していくべきである。
- ・交通インフラ等のハード面のロスについても検討してはどうか。

○平成29年度パイロット事業の実施について

(事務局から対象集団に着荷主を巻き込んでこのメンバーでさらに発展させていきたい旨の提案)

(委員からの発言)

- ・作業別、輸送別の小分けをきっちりとし、検証していけば必ず問題点は今以

上に出てくる。

- ・ 同じモデルでやるなら、効率的な荷受けのやり方や計画の立て方についてシミュレート分析ができれば活用できるものになる。
- ・ 手待ち時間は労働時間内なので、この部分での発・着荷主とのアイデア出しが必要。課題として投げかけてみてはどうか。

(座長提案) 継続することで今までの調査結果が生かせる。作業行程を調査し、付帯作業の料金がきちっと収受できる仕組みを考え、待ち時間についてもアイデアで進めていくこと。着荷主の協力を得られるように関係者の努力を。すでに取り組まれている方策・対策の効果がわかるように営業的に分析できるようにすることがガイドライン作成にも知見として役立つのでその視点で調査する。

→対象集団は事務局に一任。座長提案に留意しながら進めることになった。

○その他情報提供

(事務局から中央協議会等について)

→委員等からの発言はなし

(座長が国へ発言を促す)

- ・ 荷主側への対策として1月に文書を発出し、荷待ち・付帯作業を契約上明確化してほしいという内容になっている。
- ・ 働き方改革に政府が全体として取り組んでいる。厚労省告示を法律化し、罰則付きで長時間労働の是正がなされることになる。悪質企業について規制が強化される。取り締まりなり指導なりを前向きに考えていく。
- ・ 適正化、長時間労働の問題は、基本的な価値観(考え方)の共有のもと進める必要がある。行政の働きかけが重要との話がでたが、一つ一つ取り組んでいく。

第5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29年3月29日（水）午前10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4回兵庫県地方協議会の発言要旨について

資料1により説明（兵庫陸運部 吉本首席運輸企画専門官）

第4回の概要は①パイロット事業実施について③運賃・料金の検討会について。

発言要旨を資料1により説明。

→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概要について

資料2-1及び2-2により説明

（事務局：兵庫労働局）

第1回～第3回検討会の実施。

28年度は着荷主の参加はいただけない状態で事業を実施した。

運んでいるものは鉄工関係（鉄工材・機械・部品）。企業秘密もあり、三輪貨物様の運んでいるものを「製品A」、日笠運送様の運んでいるものを「製品B」としています。

○資料2-1 本年度事業で把握できた取り組む好事例

発荷主①③は出荷計画の改善で労働時間短縮を図っている。特に③については運送計画で着荷主の受け入れ行程を確認したうえで計画している。

②④⑤は荷主作業の安全化といった試みとなっている。積みを工場側ですることによって負担軽減と安全化を図っている。

④⑤⑥⑦についても、運転者がやっていた作業を工場側でやることで業務負担を図っている。

運送料金については、輸送距離と貨物重量ですが、要は「運賃の明確化」を図っている。

今後のさらなる改善につながる部分がでてくる形になっている。

以上が発荷主様について把握したところです。

着荷主の取組みを聞き取りにより把握したところ①②③をあげている。

着荷主についても荷下ろし作業を運転者にさせないで自社で引き受けていただいている。さらに良いのは、指定時刻（着時刻）について、他事業者と調整しながら指定時刻を決めて卸にかかる手待ち時間を削減している。

元請け事業者の取組みは、着荷主との事前調整や、配車作業（手待ち作業）を少なくするための計画に配慮している。

実運送事業者の取組み、①②③ですが、行き先ごとに輸送経路が決められていることや、労使交渉で出発時刻を決めていることで拘束時間が長くならないように配慮している。特に③、拘束時間 16 時間以内が可能な業務しか受注しないといったこと。

以上が、把握できたことですが、あくまで聞き取りで把握したものです。

残念ながら今年は時間的な制約も多く、改善前、改善後の効果の数値的な把握はできていないし、また、なぜこのように取り組めたのかといった仕組みや経緯についても不明となっています。

○資料 2-2 本年度事業で把握した問題点

4 頁～5 頁。雨天時の作業時間を拾い上げたもの。

4 頁が製品 A（重量物・長大物）、5 頁が製品 B。

雨天時は通常の時間帯よりも長くなっている。一回あたりの積み込み時間が約 2 倍になっている。最大 2.8 倍である。

雨天時はシート掛け作業を屋根のあるところで行う必要があり順番待ちが発生することがその理由です。

その対策としては、作業スペースの拡大だがこれは困難。天気予報を踏まえて荷役作業を変更することが提案された。条件があわず、雨天の宵積みを朝積みに変える方法で製品 B で仮想実験したところ、平均時間が 30 分となり、若干 20 分だが短縮が図れました。（あくまで仮想実験。朝積みが可能な製品であって全てに実行できるものではない。）以上が今年度把握できた内容です。

荷役スペースが限られているという問題ですが、作業スペースの拡大が困難な状況ですので、より計画的な荷積み荷卸計画を策定する方向でやらざるを得ない。

発荷主についてはすでに相当な改善をされているので、着荷主のご協力がいるが 28 年度では正式な参加をいただいていないので断念したということです。

○今後に向けた課題等についてですが、改善後の検証、検証をうけての改善の見直しということで、今年の事業効果ですが、発荷主についてはメリットがなかった。運送業者については検証時間が不足し効果把握ができなかった。従前からの好事例に対する改善効果の把握についても調査にいたらなかった。

さらなる改善の可能性については、発荷主はすでに取組済みが多く新規対策は限られてくる。着荷主への要請が今後の課題として残っている。

（トラック事業者委員）

感覚としては良い方向だと思います。世間の社会の状況を反映したものとなりつつある。しかし次なる問題として、勤務間インターバルと副業を認めるという傾向がでてきている。副業した場合、勤務間インターバルをどのように設定するかが次の問題と発生してくると思う。いい方向である。一部の荷主自身から建築物そのものや物流に配慮いただ

くという傾向がでてきた。我々としては好機と思っていますので、具体的に進めるためにも是非とも着荷主様の感覚を捕まえていただき、産業別に分けていただいて、その後どのように進めるのか、一貫にするのかという状況。でなかったら労働時間の問題も運賃の問題もセットで前へうまく進められない。

(トラック事業者委員)

付帯作業だが、運転手がフォークリフトを使用することになってしまっている。この点、定款の問題もあるがはっきりしてほしい。運送会社がどこまで責任を持つのか。事故をすれば運送会社の責任になる。

(トラック事業者委員)

発荷主のところにおいては、まさに雨の日長時間労働になる。荷役スペースが少ないことも長時間労働になる。荷主様側からしますと、この対象のメーカーですらこの状況なら、「追って知るべし」の事情が、巷では発止している。

この問題はすべて労働時間の延長になってしまう。会社としてはこの時間にこの荷物を積みに行ってくれと指示を出す、発荷主側にこのような課題の状況にある結果、帰ってくる時間が遅くなる。労働時間の総延長につながると考えている。また、料金の収受がない以上、従業員に運賃以外を支払えない。今の若い人に業界に来てもらえないことにつながっている。

実際にパイロット事業で改善しなければいけないが、どういう方向で改善していくのかという、国内の荷主側の立場の温度差は相当大きい。一括で解決は難しい。今後ご意見を参考にして改善の糸口をつかんで聞きたい。

(荷主企業委員)

神戸製鋼においてもこういう問題があるのは現実だと思う。

フォークリフトの問題等も含めてですが、明石工場ですが、我々はロボット（200万、300万）をつぎ込んでいます。卸す側でも荷役に関しては我々が手配している。高価なものなので倒れたりすると問題になるし、積み込みにおいても高さ2メートルくらいあるが、ビニールをかぶせているので雨の日でも基本的にそのまま積める。たとえばクレーンを使う場合、運転者で資格をお持ちの方は少ない。特に雨天式のクレーンの場合は我々がやっている。実際、オートバイのような小さいものであれば100%運転者様にお願いしているが、契約上そうしている。それに合わせたフォークリフトもおいている。

お互いに待ち時間等を考えてそうになっていった。

行政上本当にそうになっているかを指導していくことが一番だと思う。送り出す側と、受ける側がちゃんとしているかを行政が指導していかないと難しいと思います。

(荷主企業委員)

意見ですが。得た知見を使って、緩い場合は指導として、強い場合は法律として規制することを目指していると思うが、運賃の見積もりの場合、AからBに持って行って運賃を決めて、荷下ろしはサービスということになっていると思うが、見積もりの仕方を規

制しながら、仕分けをした見積もりをとらないところは取引をできないと、たとえば荷下ろしをするならどのような保証があるのかまで細分化した見積もりの取り方をしないとだめだと・・・(これは私の意見ですが)。実験をして事例がかなり幅広く存在するとなるとどこまでやるのかの議論が行政側で必要なのかなと思う。

データを見て思うのは、雨天時の A 製品の赤字の時間にばらつきがあるが、ばらつきの理由に何らかの要因があるとすれば、それが阻害要因に関連しているとすれば、それは重要な改善課題になると思う。時間のばらつきが大きいので、着目して分析いく必要があると思う。

(座長)

契約形態、付帯サービス特に荷下ろしについて、運送事業者の実態をお話いただければと思います。

(トラック事業者委員)

本来、付帯サービスは無償ではない。料金としていただくのが建前。ところが 30 年ほど前からそういう傾向が出てきた。作業別に我々の腹づもりはあったとしても、項目の中に入れられないのが現状。相場制という状況が現状。我々自らが輸送と付帯作業の区分けをする必要がある。標準運賃は出せないようだが、行政側から標準的にこういう作業行程があるという提示ぐらいの指導をしていただければと思う。

(荷主企業委員)

協会に入っておられる方と、入っていない事業者の仕分け、区分け、存在の仕方の分け方は行政側で何かしないと過重労働はなくなるのかなと思います。

行政が入ってくると会社は変わろうとするのが実態。

(座長)

雨天の日の時間のばらつきについて事務局。

(事務局：兵庫労働局)

資料 2-2 の 2 頁。「製品 A の輸送」の一番下にあるように、「受注製品の積み込みは重さや形状が様々で固定方法などにいろいろな仕様があり、ドライバーのノウハウが必要で誰でもできるわけではない。」とあるように製品がばらばらで同じものを同じように積み込んでいるわけではないということが、時間差につながっていると推定されます。

(座長)

限られたデータなので、ここから阻害要因が出てくるかどうかはわからないが、基本的な姿勢としてせっかくとっていただいたデータなので、少しでも改善につながるような目を見つけないというような姿勢でデータを精査してほしいということです。

(荷主企業委員)

そういうことが改善要因になるかもしれないということにも着眼する必要があると思います。

(労働組合委員)

事業の取組には敬意を表したい。

こういうことの積み重ねが労働時間短縮に繋がるものと期待します。

しかし、問題解決には、発着での対応が必要であると考えます。全国的にも着荷主様の理解が得られないところが多いと聞いておりますが、今後は着荷主の協力も得て発着において時間短縮に取り組む必要があると考えます。

雨天時の関係においても、どうしても現場はドライバー任せになることが多く、時間等の作業指示のみ行う場合が多いと思うが、時間短縮に向け、どれだけの手待ちがあるかなど実際に現地で見て確認する必要があると改めて思いました。またそのうえで雨天時の対応など、荷主様に協力要請を行うことが運送会社として必要であると思いました。運賃問題では、何もなしにあげてくれるわけではない。やはり付帯作業を明確化する必要がある。また、時間短縮が図られると「荷主側も協力するので運賃を下げてください」と言われる心配もあります。

また、適正な運賃収受とあわせて、今は長時間労働が常態化し、賃金面も残業代頼りの賃金体系のところが多いので、組合としても、残業に頼らない賃金体系の構築が必要であると考えます。(経済団体委員)

マスコミ等で、大手宅配事業者の通販の再配達の問題や値上げの問題をおおきくとりあげられたのは良かったと思います。大手なので、どこまで浸透するか、全体が改善できるかは中小企業まで意識が行き渡らないと難しいと思う。

このパイロットでも計画的にやっているにしても時間がかかっている。倉庫事業者は発着荷主であり、且つ倉庫・貨物運送をやっている中小が多いが、国交省が進めている予約システム（受付システム）を構築しつつあるが、末端までは行かない。付帯サービスとコストになると、ネット通販を扱う宅配事業者の問題がパイロット事業の取組と併せて荷主にまで伝えられるような活動をしていきたい。

(経済団体委員代理)

基本的に着荷主が大手で発荷主が小規模事業者というのが多いと思うが、どうしても着荷主が時間指定といった形で配達の効率をあげる、ということに答えなければならないところが、業界の基本的な課題と思う。

発荷主側がコスト低減だけでなく、労働の効率についても理解を深めていただくことが改善に一步近づくことと思います。

(経済団体委員代理)

着荷主側の屋根があるような設備といったことは建築法や消防法に改善は難しいところがある。今すぐには期待できないところがある。

着荷主に期待するよりは、発荷主と運送事業者の契約これをもう少し（明確に）あくまで車上渡しが原則で、荷下ろしはどちらがやるか。責任を問われることがあることをサービスでやるのはどうかと思います。発荷主が都合で人を減らしていることから、運送

事業者にやってもらうことになっているようだが、きっちりと（料金に）反映していくべきだと思います。競合先が（付帯作業）をサービスするというのを皆で無くしていく努力が必要。何十年もやってきたことと思うが、けじめをつけるべきだと思います。荷主から目をつけやすいのは運送費。毎年コストダウンを言われても限界がある。燃料費が上がったときにそれを認めてもらうような話しは、皆で荷主の予算取りのタイミングを計りながら持ちかけられたらどうでしょうか。

（経済団体委員）

発着で問題、改善点をみつけられているが、零細企業も多く改善もなかなか難しいのが実際だと思います。

資料を見ていると、高速道路を通らないという実態もあり、真ん中の部分の改善はないのかなと思います。

インバンドが関空から神戸に来てもらえないのは、バスで来るのにあたって時間が読めないからと聞いた。交通インフラ整備が中途半端なところがある。ハード面の間のロスが多い。このあたりに目の付け所はないのでしょうか。

資料2-2単品輸送、帰りが空ということが経費・労働時間を圧迫している。こういうところを見るパイロット事業をしていただければと思います。

（座長）

すでに取り組んでいただいている先行事例も含めて、なぜそういう問題・課題が浮かび、解決に向けて調整できたのかという経験も貴重です。一応の成果をあげていただいたのかと覆います。

今回のプロジェクトの結果報告につきましてはよろしいでしょうか。

3. 平成29年度パイロット事業の実施について

資料2-1（3）② 資料2-2（5p～）により説明

（事務局：兵庫労働局）

アドバイザー（日通総研）が取りまとめものです。

原罪の取組の方向性について、今回は発荷主から実運送業者の3者間の考え得る改善対策は少ないが、雨の日のシート作業と着荷主側の荷受けスケジュールをさらに細かく設定していくことが課題としてあるのではないかとのことでした。

第3回の検討会の資料はありませんので口頭になりますが、アドバイザーの提言としてドライバーの負担の増大を避けるために、運賃の値上げとか労働時間の短縮に取り組まれているところです。今回の集団は労務管理がしっかりした事業場ということを強みとして、さらに働き方改革を目指すことができるというのがアドバイザーのご意見でした。具体には、作業スケジュールの効率化でドライバーの拘束時間をさらに短縮し、できる限り輸送費用を同じにする。現在の明確化された輸送費用は維持する形で協力いただい

て、結果としてドライバーの時間単価をあげ生産性を向上させる。荷主側の方は残業手当による運賃の値上げを軽減する。ドライバーは労働時間を短くし且つ収入も維持することで生活改善に繋げていくことができるのではないかと提言でした。

アドバイザーとして着荷主がどのようにドライバーを見ているのか、運送業者に対してどれくらい目配りができているのかも含めて知りたいとのことでした。

着荷主を巻き込んでこのメンバーでさらに発展させていくことがひとつの方向性として考えられる。現在、労働局で着荷主に接触し要請をしており、前向きに調整を図っていただいています。この集団以外となると、あてもなく、今年の実験則からいいますと、受けていただく事業者様は少ない。新たに見つけるのは非常に困難です。

(座長)

着荷主に参画いただいてお願いするという方法と、新たな集団を見つけるという大きく2つの選択があるが、皆様いかがですか。

(トラック事業者委員)

検討委員会の中で明確にやっていただいている。しかも作業別、輸送別の小分けをきちりしていただいて、検証していただければ必ず問題点は今以上に出てくる。それを運賃に転嫁して時間単価に反映するかだと思います。

(トラック事業者委員)

情けないが、契約の問題は我々の方ではお客さんに言えていない。運輸省も力をいれてくれているが進んでいない。

(トラック事業者委員)

パイロット事業を通じて実現したいのは、各事業所のドライバーの生活向上、賃金アップ。車上渡しをもっと明確に荷主と世間に打ち出すことで、今行われている作業の料金をどれだけドライバーに分配できるかが大きい。

(荷主企業委員)

サービスとして始まったのが今は当たり前になって、なかなか言えなくなってしまったということ。パイロット事業でいろいろ出てきた問題点をいかに落とし込むかだと思う。パイロット事業でどんな作業があるかが見えてくるが、運送会社からは打ち出しにくい部分なので、行政側で何らかの指針をだしていかないと前に進まない。

運送業は運ぶのとそれ以外が一緒になってしまっている。時間短縮では特に待ち時間が難しい。お金に反映できるかが難しい。

行政や警察から指導がくると、それがきっかけになって動く。最後はお金の話になるので行政側からこれをやらないと仕事ができないとなると、一番のきっかけになる。

(荷主企業委員)

同じ事業者でモデルをされるなら、今回、計画的な出荷の積み込みで効果がでたということなら、その要因の分析や、どうすれば効率が上がるのかを計画時点からの前後の差を見るようにしてほしい。効率的な荷受けのやり方や計画の立て方についてシミュレー

ト分析ができれば運送業者が活用できるものになる。手待ち時間は労働時間内なので、これをうまく活用する発荷主、着荷主とのアイデア出しがないと生産性があがらないと思うので、課題として投げかけてみてはどうでしょうか。

(経済団体委員代理)

業界が高齢化や賃金の問題で暗いイメージがあるが、女性の社会進出とあわせて、明るい雰囲気を作っていけば労働環境も変わっていくのではないかと思います。

(座長)

29年度の進め方ですが、現実的には新たな集団をお願いしてまたプロジェクトを起こすとなるとまた一から同じようなことをしなければならない。時間的にも難しいというのが事務局との打ち合わせの話の中で出ていました。

今、特に反対なければできれば、できれば今、協力いただいている集団にはご負担をかけますが、是非、継続してお願いすることが、今までの調査結果も生かれますし、これからのご要望もありましたので、調査を深めていただけるのかというのが印象ですがどうでしょうか。

ただし、作業行程を調査していただいて、付帯作業の料金がきちっと収受できる仕組みを調査の中で考えていただきたい。もちろん、収受いただいているところも作業行程を見直していただいて、待ち時間については、アイデアで進めていただきたい、着荷主の協力を得られるように関係者の皆様にご協力をお願いしたい。

4点目ですが、すでに取り組まれている方策・対策の効果がわかるように営業的に分析できるようにすることがガイドライン作成にも知見として役立つと思うのでその視点で調査してほしい。29年度対象集団については決定ではないが、そういう方向で事務局には進めていただきたい。

対象集団は最終的には事務局に一任し、決定後皆様にご報告するというので、今日の議論では継続して、今申し上げた4点について留意しながらプロジェクトを進めていただくということでご了解いただきました。

4、その他について

(事務局：兵庫陸運部) 資料3～5により説明

→委員からの発言はなし。

(座長) 行政側からひとこと。

(国：経産局代理)

荷主側への対策として1月末に文書を発出し、荷待や、付帯作業を契約上明確化してほしいといった内容を記載している。現場での作業効率化を着実に進めつつ最終的には契約の適正化の踏み込む必要があるということです。

(国：労働局代理)

働き方改革に取り組んでいる政府の一員として労働行政を所管するものとして、中心となって取り組んでいくことが必要と考えている。昨日「働き方改革実現会議」があった。長時間労働の是正対策として労基法改正案の検討も進んでいる。基本は、厚生労働大臣告示を法律化しましょうというもので、一般企業は、月 45 時間（年間 360 時間）を超えたら罰則付きということであるが、例外特例が自動車産業には認められる。5 年間は猶予してとりあえず年間 960 時間となっているが、次の段階で 45 時間（360 時間）を目指すことになる。現場としてはできた法律を淡々とこなしていくのが使命である。労基が入ると変わるとの話がでましたが、ヤマトは労基が入って時勢の中で取り上げられたということで、一つのきっかけとなれば幸いです。

これから労働力不足になっていく中で、いかに効率的かつ安全に事故なく、労働時間短縮を含めて社会的生活を豊かにしていくかという相矛盾することを求めて取り組んでいく中では、この協議会はひとつの有効な手段と思う。

今後、悪質企業については規制が強化されると思うので、取り締まりや指導について前向きに考えていくことになるものと思います。

（国：運輸局代理）

パイロット事業ですが、いろいろ課題がある。解決策は難しいが、引き続き荷主側と運送事業者で知恵をだしていただいで少しでも前に進めば良いと思っている。やはりこの取組は、基本的な価値観（考え方）の共有のもと進める必要があると思っている。

今、人口減少の中で、運送事業者が一番困っているのはドライバー不足。その改善にあたっては労働条件改善しなければならないが、賃金のための財源を確保するのに知恵をだすことが重要であると思います。行政の働きかけが重要との話がございましたが、できることは一つ一つ取り組んでいきたい。

（国：陸運部委員）

短期間でしたが、今年度の調査、いろいろな問題点、改善すべき点が浮きあがってきたと思います。来年度は是非着荷主の協力を含めて確認できたらと思います。もっと深化した調査になるのではないかと期待しています。