

第3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28年3月14日（月） 15：00～16：50

2. 場 所

ホテルボストンプラザ草津 びわ湖 12階クロケットルーム

3. 出席者名

浜崎 章洋	大阪産業大学経営学部 教授
小林 邦彦	一般社団法人滋賀経済産業協会 事務局長（代理出席）
大道 良夫	滋賀県商工会議所連合会 会長（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（欠席）
笹原 司和	滋賀県倉庫協会 副会長（代理出席）
生駒 弘信	株式会社アヤハディオ 取締役 管理本部 本部長
安河内 章	キリンビール株式会社滋賀工場 総務広報担当部長
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
中嶋 克樹	センコー株式会社 常務理事・京滋主管支店長
上田 薫	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）
矢田 収宏	全日本運輸産業労働組合滋賀県連合会 執行委員長
斎藤 将	滋賀労働局 労働基準部監督課長（代理出席）
志賀 英晃	近畿経済産業局 産業部次長（代理出席）
金指 和彦	近畿運輸局 自動車交通部長（代理出席）
井尻 憲司	近畿運輸局 滋賀運輸支局長

（報道関係）

木村 麻理奈	株式会社物流産業新聞社
山田 克明	〃
小菓 史和	物流ニッポン新聞社
遠藤 仁志	輸送経済新聞社

4. 開会の挨拶（金指部長）

今回のテーマは大きく2つある。一つは昨年皆さまにご協力頂いたアンケート調査結果の報告。滋賀県内のトラックドライバー89名、運送会社31社の皆さまのご協力を頂き、ありがたく思っている。もう一つのテーマは、先月19日に開催された中央協議会での議論のご報告です。今後の運賃料金の議論の進め方、さらに内閣官房で進められている内容の共有、全体の動きのことも取り上げられているのでこの場でも報告させて頂きたい。生産性の向上、労働条件の改善が急務である。まさに、安倍政権の重要なテーマである。滋賀の協議会においても、今日この協議会で議論頂き、その後パイロット事業に結び付けてもらいたい。引き続き、ご協力よろしくお願いしたい。

○浜崎座長の挨拶

先日、ある新聞社さんの主催で座談会を開催させてもらった。そこには近畿運輸局長や物流会社に就職した若手社員の方、物流会社に就職する大学4回生の方がおられた。そこではやはり物流会社に対するイメージとして、拘束時間が長いというのが学生達の生の声として出てきたということもあり、この協議会のテーマである長時間労働の改善というのは、学生達にとっての情報発信としても非常に重要なことであると思っている。本日は、たくさんの議題があるかと思われるが、皆さんに活発な意見を頂き一つでも改善に役立てればと思うので、ご協力お願いしたい。

5. 事務局より議題1及び議題2の説明

（滋賀県の特徴について）

滋賀県は製造業の大きな工場が多いということで、今回の調査対象の会社の荷主も製造業が多かったということでパレット荷役が多かったのではないかと。それでも拘束時間が他府県と比べても長めという傾向が出ている。

●田中委員（滋賀県トラック協会会長）

⑧と⑨の違いについてご説明頂きたい。

○後藤課長

⑧は書面化はしていないけども電話等で依頼されたもの。⑨ドライバーが現地で依頼されたもの。

●田中委員（滋賀県トラック協会会長）

滋賀県は⑨でも運賃はもらえているという結果だが、現場で本当に言えばもらえているのか。

○後藤課長

滋賀の結果では、もらえているという結果である。もちろんその場で現金でもらっているということではなく、後からしっかりオンされて支払われているという結果となっている。

●矢田委員

手待ち時間の内容は色々ある。発荷主・着荷主によって、到着したけれども待たされて降ろせない・積み込めない、さらには積み込みに行ったが色んな材質が重なって待ち時間で手待ちになっている。インフラ整備で直る問題、発着時間に合わせていったのに待たされる現状がある。このアンケート結果ではそこまではわからない？要するに、手待ち時間が何時間あったかと、どういう状況であれ手待ち時間が発生したという部分で見ているようだが、そう捉えてよいか。

○事務局

手待ち時間の内容については、資料 P5 の①荷主都合、②ドライバーの自主的な行動、③その他の時間調整等に大きく3つに分類されており、それぞれの定義は P43 に記載されている。

●浜崎座長

ただし、ドライバーが自主的に先に到着しているというのも、遅延するとペナルティーがあるとか叱られたりするから、自主的というよりも半強制的というか行かざるを得ないということも含まれているということで理解すればよいか。

○事務局

そのとおり。

●浜崎座長

先ほど田中委員より質問のあった⑨について、事前連絡なしでも半分は運賃が収受出来ているということであるが、実際のところはどうなのか。中嶋委員いかがか。

○中嶋委員

信じられない。この割合であるということであるが、収受したとしても全体の拘束時間で引っかかるのではないか。

●浜崎座長

この点について、どういう風にデータを読み取ればいいのか、事務局での意見を頂きたい。

○後藤課長

このアンケートは違反するような内容であっても処分しないからということで、正直ベースでドライバーに答えてもらっているので、その辺は正確に分析出来ていない。全国に比べるとかなり収受出来ているというのは信じられないが、アンケートからはそういう結果が見て取れる。

●井尻委員

P31 を見てもらえると、運賃に含んで収受しているのがこの数字 53.5%であり、運賃とは別に実費収受しているのが0%でもあることから、運賃に入っているものとして理解しているのではないか。

○浜崎座長

あくまで荷役料として追加で請求しているのではなく、日々の料金収受の中にその荷役料を含んでいるという解釈をしている方が回答したという風に考える方が自然ということとなる。

この辺り実態を、今日荷主で来て頂いているキリンビールさん、いかがか。

●安河内委員

その辺りは子会社が行っているので詳しいことはわからないが、以前もそのような話があったことは聞いており、最近は、無理なことを言われた時には連絡が入ってやり取りしている。そもそもそういう運送が発生しないように、営業と一緒にになって配達先にその場合はオンになりますよというような説明をする取組をしている。

○浜崎座長

ではその辺りを流通業のお立場からアヤハさんいかがか。

●生駒委員

うちはこういうやり方ではなく、定型委託であり個別では発生しない。

○事務局より事前に頂いた安田委員のご意見を発表

荷役の書面化について高い割合となっているが、この書面化も荷主の都合で交わされているのが大半であって、物流事業者にとって有利なものを結んでいるわけではない。

荷役料金が収受されているという内容についても、そもそも運賃が低く抑えられているのに、果たして荷役料金がどれだけ収受出来ているのであろうか。

●甲斐切委員

例えば倉庫業であれば保管料いくら、入出庫料いくらとはっきりしている。それに対してトラック業界は全部ひっくるめていくらというのが大半である。ドライバーが最初サービスでやっていたものが当たり前という風になり、それが運賃として取れていない。それで来ているものを今更に分けるということが本当に出来るのか。それは力関係もあるし、運賃の見直しというときにはっきりしたいが、業界としてはやりにくい。

○浜崎座長

実態を聞いていくことが大事。きちんと議事録に残してもらいたい。今回の資料はかなりページが多く、この短時間では全部見切れないと思う。よい資料なので持ち帰って読んで頂き、質問や・意見を次回にでも出して頂きたい。

6. 議題3について

●田中委員

100事例、全国で単純に割れば2つ。業種がかぶる可能性がある。ここは事務局の方でせめて近畿レベルでもばらつかせてほしい。また、規模も大・中・小に分かれるようにしてもらいたい。よいとこばかりでも困る。より実態がわかるように考慮してもらいたい。

○矢田委員

コンサルタントについて、お聞かせ願いたい。物流コンサルタントなのか。

●後藤課長

まだはっきり決まっていない。物流に秀でた所なのかも含め、中央の会議でも方向性も出ていない。

○浜崎座長

きれいな報告書が上がってくるよりも、スケジュールにあるようなきちんと現状分析・課題を洗い出して解決手段を検討して、実施してくれるようなコンサル会社に依頼してもらいたいという要望であるので、その辺も調整してもらいたい。

●田中委員

長時間労働における法改正が1年延びると聞いている。急いでやる必要はないのではないか。

○金指委員

もちろんこの協議会のきっかけは労働基準法の改正ではあるが、ただ、このトラック輸

送を取り巻く行政は待ったなしというところであるので、この協議会での議論、改善に向けた取り組みは出来るところから進めていくべきと思っている。

●田中委員

自分の思いとしては、この長時間労働という問題と、拘束時間・手待ち時間・荷役等の料金、そして運賃というものが3つの柱とすると、このパイロット事業というのはそんなに重いものではないのでは。1番はどうしても運賃、2番に料金、そして3番目に時間の問題がくるので、お金の問題も並行してやってほしい。パイロット終わってから運賃の問題を話すのか。その辺のスケジュールがわからない。

○金指委員

この協議会の目的は2つ、適正運賃收受と長時間労働改善である。適正運賃については中央の方でWGを作って専門家を交えて議論する。長時間労働については地方において、今回のアンケート結果にも出ているように、手待ち時間をいかに減らしていくかである。この減らし方というのは個々の現場で様々である。第2回協議会でも色々意見あったが、これは発荷主・着荷主・事業者の三者がどうやって協力・連携していくか、これは統一的にこれだという解決策はなく色々あり、その色々な要素を導き出すためにパイロット事業1000目指していこうとしている。たくさん事例を集めて、自分たちの現場で応用できるものは何かというものを現場で考えていく。この2本立てでやっていくという整理。

●田中委員

本音を言うと、たいていの運送会社はお金さえもらえたら労働時間は別にいい。労働時間が短くなって給料が減る方が困る。これ以上減れば、若年労働者の確保に水を差さないか心配。高校訪問行っているが、本音を言えない状態である。

コンプライアンス原価を取っていけるように法整備も進めてもらいたい。

○甲斐切委員

会長は極論を言われているが、人材確保対策をしているものとしては、無駄をなくして今の運賃を下げない。これを知恵を絞って荷主さんと一緒になってやっていきたい。明日も高校訪問行くが、嘘を言うわけではなく良いところ、この業界はなくなる、基幹産業であることを説明しながら訴えていく。

●上西委員

運送業界のことはよくわからないが、2つに分けなければいけないのでは。お金が欲しいので長時間労働でもよいという人と、若い子は遅く帰ってくるというのは奥さんが反対するので就職しないので、お金よりも時間が欲しい人もいる。しかも、荷主さんとも調整

しなければならない。何もかも一緒に考えるのは難しいのではと感じた。

○浜崎座長

トラック業界が労働環境が悪いというのは最初の資料でもあり。労働災害があるのも事実なので、長時間労働でも稼ぎたいという意見もあるが、そこは切り離して労働環境を良くしていくためのパイロット事業とご理解いただければ。

パイロット事業については、これから探していくということであり第4回には方向性を発表出来ると思う。様々なご意見を頂いたので、可能な限り取り入れていく形で事務局は対象企業を選定してもらいたい。

8. 議題4について

●田中委員

今の状況は危機的な状況はないということで、これからは個々で対応していかなければならないということであるが、正直難しい。なので、何らかの形で国も考えてもらいたいというのが本音。

先ほど副会長からもあったが、実際はセット料金になっている。それを小分けしてもらえるのは難しいと思っている。

○浜崎座長

経済学視点から見れば供給過剰といえるが、実態経済から言えば需給バランスが崩れていないという判断なのでしょうけれど、コンプライアンスという話が先ほどあったように、守れている会社と守れていない会社が同じ運賃で運べるわけがないので、その辺も考慮して考えていってもらいたい。

サービスで無料で提供しているのが実態であり、一社が努力して解決出来る問題ではないので、業界としてあるいは行政として問題解決が出来るのが理想と思うので、協力願いたい。

●井尻委員

パイロット事業の進め方については、今日決めなくてよいのか。

○後藤課長

対象企業をどこにするかで状況が変わってくると思うので、先ほどの委員からのご意見も参考にさせてもらうので事務局に一任してもらいたい。

9. 議題5その他

●金指委員より補足（資料6について）

先ほどあったコンプライアンス原価も含め、原価計算のあり方の調査・検討を進めていく。

○志賀委員

経産省の事業についても少しご紹介させていただきたい。経産省においても、荷主と物流事業者が協力して手待ち時間を短縮するなど非効率を解消することが重要であると重々認識している。パイロット事業の参考になるかもしれないと思っているのであるが、経産省で3つほど事業をご紹介せらうと、一つは加工食品とか日用雑貨のメーカー・卸、小売りの企業からなる政・配・販連携協議会が2010年に設立されており、サプライズチェーンマネジメントの抜本的な改善として活動しているものがある。昨年度の活動としては各荷主企業（ユニ・チャーム、花王）の配送最適化のベータークラクティス事例を集めて発表させてもらっている。予算面で行くと、これも連携事業で物流事業者と荷主企業が連携して行う物流効率化事業に対して補助金を交付する次世代物流システム構築事業補助金というものを平成27年度で3.2億円で実施をしている。この予算を使って9つの実証事業がある。これはCO2削減ということであるが、実態的には物流効率化をどうするかということで予算を組んで実施させてもらっている。3点目は、日本ロジスティクス協会が荷主が社内の他部署や他の企業と連携によって物流効率化をどう進めるべきか、荷主連携ガイドラインというのを作成中。年度内に作成して、広く認識を普及しようと取り組んでおられる所。

金指部長のお話にもあった、サービス業の生産性向上については経産省も非常に大きな柱となっており、当然物流業界も入っているわけであり、個別企業支援ということで2つほど事業をしている。一つは、現在募集中であるが、平成27年度補正の「ものづくり・商業・サービス新展開支援補助金」4/13まで公募している。これは各企業で応募してもらうことになるが、流通関係企業の方も対象になっていて自分の企業の生産性向上をするような設備投資の費用の2/3、500万から最高3,000万の事業がある。もう一つはまだ法律が通っていないが、新たな設備投資に係る固定資産税を3年間1/2に軽減する措置を創設。固定資産税の減税措置というのは史上初である。若干要件はあり、企業が作成する経営力向上計画を国が認定するのが条件となる。この認定を受ければ、減税だけではなく、それ以外の施策、必要な資金繰りの支援をパッケージでする。個別支援にはなるが活用してもらいたいし、相談にも乗らせていただく。

10. 閉会挨拶（斎藤課長）

本日も、委員の皆さまには熱心な議論を頂き感謝申し上げます。本協議会で共通認識となった滋賀県内のトラック事業を取り巻く厳しい状況と、実態調査によって明らかになった拘束時間の中の手待ち時間・荷役作業時間等の課題を踏まえながら、来年度・再来年度にかけてパイロット事業を実施していくということになる。また運賃料金の問題についても

本日議論があったところである。座長・委員の皆さまにおいてはお忙しいところではあるが、引き続きご協力頂きたい。

●事務局

委員の委嘱について、次年度も引き続きお願いしたい。

次回は、平成28年5月～6月頃に開催の予定。

以上