

「第7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」  
の議事録

日時：平成30年3月20日（火）14：00～16：00

場所：兵庫県トラック会館 3F 中会議室

（議事次第にそって進行）

【1. 開会あいさつ】（近畿運輸局 栗原自動車交通部長）

【2. 議題】

1. 第6回協議会の発言要旨について

資料1により説明（兵庫陸運部輸送部門 吉本首席運輸企画専門官）

・第6回の協議会の概要及び議事録に基づき振り返る。

⇒委員からの発言なし。

2. 平成29年度兵庫県パイロット事業の実施報告について

トラック運転者労働条件改善事業概要版、資料2 参考資料により説明

（兵庫労働局 労働基準部 監督課 森山監督官及び日通総研 金澤）

⇒委員からの発言。

（トラック事業者委員）

・待機時間と労働時間の関係性について、事業者とドライバーの賃金等の環境をどのように対応していくかである。

・待機時間は拘束時間である。

・一般的には時間の指定があり、他社も同じ時間で要請されているので、待機時間が発生することになり、それが長時間労働に繋がっている。

（兵庫労働局）

兵庫県内で運送事業者へ立ち入り調査をする際は日報やタコグラフ等関係資料を確認しているが、手待ち時間を労働時間にカウントすることになる。

荷主からの要請等の事情は向うが、労働行政の立場としてはその分の賃金は労働者へ支払うよう指導することになる。

（トラック事業者委員）

・この問題は運送事業者にとって永年の問題である。その対応が難しい。

・運送事業者は経費の問題から帰りの便も乗せていきたいが、待機時間の問題があり、労働局からの指摘を受け、帰りの便を空で帰ることにしたが、とても事業として成り立たなかった。

（荷主企業委員）

当社の場合では予め契約して付帯作業用の料金を支払い、到着したら直ぐに荷下ろし等の作業をしてもらっているので待機時間はあまり発生していない。

(トラック事業者委員)

他の荷主もそのような仕組みにしてもらえればいいのだが。

(事務局)

紹介した本事例は乗務員が荷下ろしすることはないので、荷主側の労働者が作業することになるので、荷主側の労働問題も出てくる。

(労働組合委員)

今回のパイロット事業について、着荷主も入ったことは大変有意義である。車庫の出発からが労働時間であるので、荷主の協力によりきめ細かい着時間の設定ができれば、さらなる労働時間の短縮が出来るのではないかと。

(会長)

**資料2**の(2)のグラフを見ると、6～8時に入構して、9～10時ごろには出構している。遠距離を走って早めに到着する場合と先着順の問題とを分けて考える必要があるが、待機時間の問題が歴然とあるので、まずは原因を分析して対策を取る、着荷主も継続して調査することなので、とりあえず荷役が出来るようにするなど荷主との調整によりきめ細かい対策が必要ではないかと。

(荷主企業委員)

資料を見ると、天候、日時によって着荷主のところにいる時間が様々である。例えば荷種毎にその運賃・料金を決めるようなガイドラインの設定が必要ではないかと。荷種ごとの個別の分析を行ったうえで、国が制限を設ける時の運賃・料金の単価の設定をしていくことも大事ではないかと。

(トラック事業者委員)

・トヨタのカンバン方式(ジャストインタイム)がこのようにさせてきたのだと思う。着いたらすぐ下ろせる、あるいはすぐ積める、このような環境が出来れば良いのだが。

・この資料のモデルは仕組みがよく出来ているケースだと思う。なかなかこのようにはいかないことが多い。事前には区別がつかないことがあり、契約後に作業してみて、時間がかかることが初めて分かる。そのようなケースでは荷主への運賃交渉が進まないことが多い。

・関東の食品関係の間屋(流通業者)のなかには予約で荷物を受けとる。そのような業者も出てきた。多種多様な70者ほどのメーカーの受け取りがあるが、10～15分ほどの待機時間で荷物を下ろせる。そのようなところもある。

(倉庫協会委員)

倉庫業界では去年自主的な取組をまとめたが、荷受けを8時30分頃から受けることが多い。トラックの予約受付システムをパッケージ化している。全国の物流効率化に基づいて、運送事業者と倉庫事業者がセットになって、倉庫を作った場合にはそのシステムを活用していく。またその説明会を全国規模で行っていく。

(中小企業団体中央会委員)

今回のパイロット事業の感想としては、荷主の理解、協力が得られれば、ある程度待ち時間の短縮が可能になってきているようだ。中小企業の場合、着荷主になった場合どこまで出来るのかは不明確だが、コストダウンなどのメリットを入れつつ、広報活動等を行って行きたい。また一社毎では出来ないことを中央会として行っていくことも必要であると感じた。

(経営者協会委員)

発荷主、着荷主、運送事業者との3者間でのコミュニケーションを図っていくことが大事である。モノ作りをしている会社内での物流部門の専門家の育成も大切である。また運送事業者の運転手への労働時間、安全などの教育が成されているのかそのあたりも重要である。

(会長)

アイデアも頂いたので、ガイドラインにも反映できるような取りまとめをお願いしたい。

### 3. 平成30年度トラック地方協議会の取組(案)について

**資料3**により説明(兵庫陸運部輸送部門 吉本首席運輸企画専門官)

⇒委員からの発言。

(トラック事業者委員)

- ・新約款の届出件数が少ない事に苦慮している。永年、交渉弱者というか、荷主にモノが言えない環境が続いてきた。人手不足等の切り口から荷主に交渉していかねばならないが、粘り強く交渉していくことが大事である。
- ・会社としては届出を提出したが、荷主から関係を絶たれたらお終いであり、社内でも部署、担当者、相手先により交渉に踏み出せない事も多い。
- ・近畿管内でも兵庫県の件数が低いのは大いに反省しなくてはならない。荷主に取引を断られたら元も子もなく、付帯作業について荷主からの新たな責任について求められることもあり、交渉が難しいので慎重に対応している。
- ・協会としてもこれを推進していく立場として、関係4官署の名称をお借りして、荷主に対する要請書を提出しようとしている。それが関係団体までにとどまることなく、実際の荷主まで届くように進めていきたい。

(荷主企業委員)

待機問題としては会社の周辺での待機などがコンプライアンス上問題であるので、その対策というのは当然に求められる。また付帯作業等の料金の取扱いについては当協議会の委員として参画しているので、当然把握はしているが、かといって荷主から運送事業者へ提案する話でもないなので、相互に話し合っ解決していくべき問題である。

(倉庫協会委員)

兵庫県の届出件数が数字として少ないのは残念である。利用運送事業者にも協会として通知している。今後、説明会等で再周知をしていきたい。

(中小企業団体中央会委員)

コストの面での荷主からの理解が必要なのだが、物流効率化法が出来た時に集団で交渉した結果、コストが下がったということがあった。お互いの立場から話し合えることが出来ればと思う。

(経営者協会委員)

交渉する際に値上げではなくて、適正な価格での値戻しだといった観念で話しあうことが良いのではないか。

(会長)

ガイドラインについての普及啓発に係る意見は如何か。

どういう機会にどういう方を対象に研修会を開催するか。

(中小企業団体中央会委員)

働き方改革という言葉自体は広がってきているが、まだ具体的にはぼんやりしている。その周知と併せて業界に案内していくのはどうか。

(経営者協会委員)

生産性の向上に関するセミナー等を行うことは可能であるが、各会員それぞれ抱えている課題に違いがあるので、どこまで集まるだろうか。

(会長)

事務局としては如何か。

(事務局)

対象者などはまだ決めていないが、ガイドラインの説明、成功例等を普及、啓発するような研修会、勉強会を実施するというのもひとつの方法ではあると考えている。またガイドラインにあてはめていけそうな実証実験を行うことも考えている。

(会長)

今年度パイロット事業で発荷主、着荷主、運送事業者が対象集団になっていただいたわけで、引き続きご協力いただくことは可能か。

(事務局)

パイロット事業は今年度で終了しているので、現時点では考えていない。

(労働組合委員)

他の地域の事例を紹介していくのか如何か。

(会長)

ガイドラインのまとめ方が大事になる。改善に向けて取り組もうとなるような形にすることが大事。ただまとめるだけでなく例えばチェックリスト等使いやすいもの

にすることが大事である。

(荷主企業委員)

ガイドラインの作成については、成功事例の優先順位をつけてみるのはどうか。

(トラック事業者委員)

働き方改革の流れのなかで運送約款が改正された。これを我々は生かしていかなく  
てはならない。荷主の方でも受入体制があれば前向きに交渉できる。

(労働組合委員)

本協議会にて運送事業の実態を知ってもらえている。人手不足ということで荷主も  
含めた中で幅広く巻き込んだ中で、成功事例を具体例で示されることが大事である。

(会長)

取引環境、労働時間の改善問題については、社会的にも認識されつつある。次の段  
階としてガイドラインを用いてどう改善していくかが大事であり、引き続き協議会  
でも議論していきたい。

#### 4. 取引環境・労働時間改善中央協議会等の情報提供について

資料4～7により説明 (自動車交通部貨物課 松尾課長)

時間の関係上、情報提供のみ

⇒本協議会全体を通しての行政からの意見等。

(経産局委員)

事務局及び兵庫県トラック協会長からもお話しがあったが、4省庁連名での荷主へ  
の注意喚起の文書を発出する予定である。発出する文書にも記載があるとおり適正  
な価格での取引でなければ下請法違反の疑いがあるという観点からも公取とも連携  
しながら、厳正に対処したい。経産省では未来志向型の取引慣行にむけて、世耕プ  
ランという取引環境全般について改善すべく取組を進めている。下請けGメンが取  
組の課題のヒアリングに動いている。来年度はヒアリングを倍増して取り組んでい  
きたい。問題のある事例等あればお聞きしていきたい。

(労働局委員)

この通常国会にて働き方改革関連法案の労働基準法を始めとした8本の法案改正が  
予定されている。省令で書く予定であった労働時間の把握義務を法律に格上げする  
予定である。長時間労働削減に向けて事業者から聞かれることがあるが、まずは各  
人の労働時間を把握してください、ということをお願いしている。

働き方改革関連法案は働き方改革実行計画を如何に具体化するか。その中のひとつ  
として時間外労働、自動車運送事業に従事する者については5年間ほどその適用を  
猶予することになるが、裁量労働制の適用を猶予されることがそのまま良いのか  
という議論も出てくると思う。生産性向上というキーワードとしてパイロット事業

の説明のなかで、着荷主へ早く到着することは長時間労働に繋がる話であり、生産性向上に逆行する話になる。関係者が検討して待機時間等をなくして頂きたい。労働局としてはその労働者に対して労働時間に係る賃金を払ってくださいという話をせざるを得ない。兵庫県トラック協会長から兵庫労働局長あてに荷主に対して働きかけをして欲しいという個別の要請書を頂いた。それが4省庁連名での荷主に対する働きかけにつながるもので、これをしっかり受け止める。普及、広報については行政として永遠の課題である。例を挙げると最低賃金の改正については様々な会合に出席して周知活動を行っている。また兵庫県内の市町の広報誌に42自治体をお願いをした。また市町のHPにもリンクをお願いした。ガイドラインの普及に繋がるヒントがあるのではと思っている。今後も事務局としてみなさまと協力して良い知恵が出せればと考えている。

(運輸局委員)

本日は荷主からの建設的な意見を頂きましてありがとうございます。この問題は荷主の協力が無ければ解決できない問題である。このように積極的に参画して頂けることは大変ありがたいことである。パイロット事業は一旦終了するが、事務局からも説明があったように、来年度以降、普及促進に取り組んでいく。またその節はご協力をお願いしたい。4省庁合同での荷主への要請文についてはできる限り年度内には届けていきたい。

(運輸支局委員)

本日は活発な議論を頂きましてありがとうございます。ガイドラインの普及について一人でも多くの荷主に知ってもらい、やれることからやっていく。ガイドラインの相談窓口等も必要になってくると思う。また皆様方との協議が必要になってくる。引き続き宜しくお願いしたい。