

第 6 回協議会の概要

○ 第 5 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報告、29 年度パイロット事業について【資料 2-1, 2-2】

○ 平成 28 年度パイロット事業「実証実験」の実施結果について 【資料 3】

(事務局から)

- ・ H28 年度対象集団の事業者構成と検討会等の実施状況を説明。
- ・ H29 年度事業今後の事業課題について説明。
- ・ H28 年パイロット事業の取組課題と取組内容を国土交通省資料をもって説明。

(委員からの発言)

- ・ (28 年度 P) 拘束時間削減は改善可能な取組に取りくんだ結果。
- ・ (29 年度 P) 時間の単位を細かく考えてスケジュール管理することはどうか。
- ・ (和歌山事例) 荷種の設計変更は簡単にできるものではない。
- ・ (和歌山事例) あきらめずに交渉することが大事。
- ・ (和歌山事例) 輸送のコストからも検討に値する内容。
- ・ (和歌山事例) プロジェクトを任せられるような人材育成が大事。
- ・ (取組内容紹介) 如何に荷主に訴えていくかどう浸透させるかというアピールが重要
- ・ (取組内容紹介) 荷主側のメリットを題材に上手に交渉していく必要。
- ・ (全体) 行政が中心となって荷主も含めた全体的なコーディネート。
- ・ (全体) 運送レコーダー的な記録媒体の開発が必要ではないか(合理的な請求のため)。
- ・ (全体) 荷主からのオーダーの出し方も議論を。
- ・ (全体) 荷主との協議には客観的・科学的なデータに基づいた資料が必要 (ガイドラインにも)。

○トラック事業における適正運賃・料金の収受に向けた取組推進について【資料 4, 5】

(運輸局から) 荷待ち時間等記録義務付けにかかる安全規則改正と標準約款改正について説明。

(委員からの発言)

- ・ (資料の解釈について)
- ・ 運賃・料金の区分ができたことは大変ありがたい。
- ・ 運賃・料金の収受と長時間労働の負担の問題は表裏一体である。労働時間を守りつつ、運賃・料金の収受を整理することになる。調整が必要。

○「過労死ゼロ」緊急対策について

○引環境・労働時間改善中央協議会等の情報提供について

→委員からの発言はなし。

○座長が国へ発言を促す

・経産局代理

経産省では業種ごとの「下請けガイドライン」を設けており3月には改正を行った。荷主の責任についても言及している。運送事業者への配慮について周知していきたい。

・労働局代理

過労死ゼロ緊急対策のなかで企業名公表制度にもとづく公表に踏み切った事例がある。また企業の書類送致をおこなうなど労働行政としてこれまで以上に厳しい対応を行っていく。

・運輸局代理

運送事業者からすれば難しいように思っているも荷主側と話をしてみれば可能なこともあるのではないかと。荷主と運送事業者が話し合える場所ができればと思う。今後、改正標準約款の周知活動を行っていく。

・兵庫陸運部

物流のなかでの運送事業者の立場が明らかになってきている。コストがかかる、労働時間が問題であることを前提に話しをしていくことが大事。発荷主から着荷主までがこういったことを情報共有しながら進めていくことが大事である。

○座長から

制度・法令もできあがってきている、良い方向に進んでいる。この勢いを止めることなく兵庫県地方協議会としてガイドライン作成へ、普及促進に向けて皆様のご協力をお願いしたい。

第6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

日時：平成29年9月27日（水）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. 開会挨拶】（近畿運輸局自動車交通部長）

【2. 議題】

1. 第5回協議会の発言要旨について

資料1により説明（事務局：兵庫陸運部）

・第5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28年度パイロット事業の報告及び平成29年度兵庫県パイロット事業について

トラック運転者労働条件改善事業概要版、資料2-1 資料2-2により説明

（事務局：兵庫労働局）

・雨天時の積み込み日変更による拘束時間削減について（実験によれば20分間の拘束時間削減ができた。）

・平成29年度のパイロット事業では発荷主に加えて、着荷主の協力も得ることが出来て、第1回の検討会は既に終了している。昨年と比べて、一ヶ月ほど早く検討できており、第2回の検討会を10月に行う予定である。

（2. 3一括して、パイロット事業全体としての委員からの発言要請とした。）

3. 平成28年度パイロット事業「実証実験」の実施結果について

資料3により説明（事務局：兵庫陸運部）

・全国のパイロット事業の取組事例紹介

外部委託、高速道路の活用、運行時間帯の変更、人員の増員、施設面の改善、荷種の変更などにより拘束時間の削減・運送の効率化を図った事例を紹介。

⇒委員からの発言。

（トラック事業者委員）

一貫パレチゼーションと受付予約による短縮というのは良いことである。荷受け側の施設面の事情により、施設に入りきれず、周辺道路の渋滞を起こしている。横浜の流通業者のセンターがそういう状況に有るはずだが、事務局の方で何か聞いているか。

（事務局：兵庫陸運部）

特に情報は伺っていない。横浜の事例は制度の部分の紹介に止まっている。

(トラック事業者委員)

和歌山県の荷種の寸法の見直しについてだが、設計の変更ということが簡単にできるのだろうか。荷主が設計変更してくれる事など不可能に近いことだと考えているが・・・。

(座長)

この事例では可能になったようだ。あきらめずに交渉することが大事なのであろう。

(事務局：兵庫陸運部)

資料の「手待ち時間の削減等関係者間の協力による拘束時間短縮」のなかで、和歌山県の事例だが、結果に結びついたポイントのなかで、発荷主に物流に精通した優れた人材がいたこと。輸送の安全への理解が深く、輸送現場の実態把握に自ら足を運び、運送事業者と日頃からコミュニケーションを取り、高い現場感覚を持っていたことが成果に繋がったと結論づけている。

(トラック事業者委員)

パイロット事業を通じて思うことは、一言で言うとやればできるということだと思う。各府県での事例を紹介してもらったが、我々運送事業者からすれば、荷種の変更などは不可能に思っていたのだが、決してそうとも限らない。如何にパイロット事業で挙げた成果をどのように荷主に訴えていくのか、どう浸透させていくかというアピールが重要だということだと思う。

(荷主企業委員)

荷種の寸法を変えられるかということだが、モノによるのだが、一回限り輸送されるモノであれば厳しいと思うが、輸送が繰り返されるモノであって、通常の運送形態、トラックで運べないということであれば、我々の立場としても、輸送のコストからも検討に値する、考えるべき問題である。これはある意味常識であると思う。また資料2-2のなかで、我々からすると時間の制約のなかで、感覚の問題で、ある程度の時間の余裕は持ちたいが、時間の概念（単位）をお互いに細かく考えて行く、例えば荷役等の作業時間を分刻みなどのスケジュールにしていく等すれば改善の余地はあると思う。

(トラック事業者委員)

交通事情によって、施設内に入るために、待機することにより、周辺道路の渋滞を引き起こすことになるので、これを荷主側には考慮していただきたい問題である。

(荷主企業委員)

当社として多少待ち時間があるように思うが、ほとんどパレット積みであり、工場も路地の中にあるような町工場では無くなってきているので、待ち時間については当社については改善されているように思う。ただ今回の実証実験を見て思うのは、元々、改善可能な取組に取り組んだ結果、改善できた結果であって、本当

の問題は着手できなかった（見えてこない）課題は何なのか、そのあたりを整理することも良いのではと思う。

（経済団体委員）

資料3の事例のなかで荷主側のメリットがどれくらい出ているか。輸送の関係というのは、荷主側からすると運送が自分の所で出来ないから、外注しているわけだが、荷主としても考えていかなければならない。荷主はモノ作りについては生産性の向上ということで一生懸命やるわけだが、一方で運送に関しては外注しているので、モノ作りと比べるとそこまで熱心ではないのではないか。社会的にも働き方改革等で労働時間が問題になっているなかで、荷主側からとしてのメリットを題材にして、上手に交渉していく必要があるのではないか。

（経済団体委員）

今、働き方改革のなかで、全体的な生産性の向上の取組が必要といわれているなかで、政府でも議論されているところ。商工会議所でアンケートを取らせてもらったところ、働き方改革についてまだまだよくわからないと言った声が聞こえる。若手労働者の確保に向けて、そのような全体的な、発荷主、着荷主、運送事業者全体での生産性の向上が大事。先ほどの先進事例の紹介で和歌山の寸法の見直しの事例紹介があった。公共事業等が多いと思うが、国交省が中心となってスケジュール管理等の全体の見直し、荷主も含めたそのような習慣づけをしていくことが必要。荷下ろしの際のスマホのアプリの活用、行程の見直しのなかで、先手を打って導入していく。全体的なコーディネートも含めて、そういう仕組みをつくって貰ってほしい。工場に着くまでの行程管理が大事である。そのあたりも行政として全体の管理をお願いしたいところである。

（経済団体委員）

労働時間の把握としての方法の一つに運転日報をたどっていくというやりかたがある。ドライブレコーダーは後からそのアプローチができる。運送事業者が発荷主のところから着荷主に行くまでの間、どんなことがあったか、そのトータルの把握が出来ていないと、パイロット事業の問題解決にはならない。何の作業に時間がかかっているか、ドライブレコーダーというか運送レコーダー的なものをモデル的に開発してもらって、全体が分かるもの、どこで誰の責任でどのくらいの時間がかかっているか。そういうことが分かれば良いと思う。記録として分かるもの、そういった道具の検討が必要ではないか。その課題の解決を運送事業者、乗務員、荷主でどこに責任があるのか、どこに時間がかかったかというような問題・課題の把握ができるような装置の開発が必要である。そういう合理的なものがあれば、荷主にも料金等を請求しやすくなるのではないか。スマホのアプリの開発にも目を向けることが肝要である。

(トラック事業者委員)

デジタコなどを解析して、状況把握しているところもあるようだ。

(経済団体委員)

和歌山の例でも分かるように、物流に精通した人間がいたことが良かったと結論づけられているが、倉庫業にも発荷主、着荷主があるが、倉庫業においても人材不足が深刻である。人材育成、輸送の効率化は重要かつ現実的なテーマである。システム化、全体としてのマネジメント、運送も含めたコーディネートが出来るようなプロジェクトを任せられるような人材育成が大事である。今回のパイロット事業の件も今後の参考にしていきたい。

(労働組合委員)

長時間労働の是正について、労働組合として乗務員の負担軽減の立場から言うと、荷主からの長距離運送のオーダーが急であることが課題。「今日、今から悪いけど、東京まで行ってくれるか」ということもある。改善基準告示も往々にして守られていないのが現状である。もう少し荷主からのオーダーの出し方を考えて頂ければと思う。手待ち、付帯作業の問題もあるが、荷主からのオーダー方法についても早く頂けるように議論をいただきたい。

(座長)

結果として運行時間が短縮したという話は大変結構な話である。ただ、そのなかでコスト面等のデメリットは無かったか、本来ならここまでしたかったが、途中でしか出来なかった、ということはないか。また、発荷主、着荷主、運送事業者3者が必ず関わるのがパイロット事業では大事である。荷主との日常的な協議のなかでも客観的・科学的なデータに基づいた資料が準備するということが大事であり、ガイドラインにも盛り込んで頂きたい。パイロット事業の検討については、今年度が最終年度であり、有意義な情報を引き出せるようにそのようなことも含めながら、引き続き検討していきたい。

4. トラック運送事業における適正な運賃・料金の収受に向けた取組の推進について

資料4 資料5により説明（近畿運輸局貨物課）

- ・荷待ち時間等の記録の義務付けに係る安全規則改正に関する説明。
- ・適正運賃及び料金の収受を推進するために約款を改正した件について説明。

⇒委員からの発言

(トラック事業者委員)

平成29年8月4日、国自貨台59号2. (1) ①の解釈如何。

(事務局)

貨物の場所的移動のなかで、シート、ロープ等を運送事業者が備えて、それを運送時に運送事業者が運送の安全のために使用するのであれば、それは運賃である。逆

に荷主側の依頼により荷主の所有する用具を使う場合は料金となる。

(トラック事業者委員)

全体的に良化していると考えている。待機料をもらうとなれば、それに伴い、労働時間の延長という問題も出てくることになる。このことは表裏一体であり、調整が難しいところである。

また、付帯作業の解釈についてだが、例えば荷主側の敷地でフォークリフトを使用して、作業を行うに当たって、それは付帯作業として料金を貰えるか。

(トラック事業者委員)

シート、ロープ、フォークリフトなどを使うということであれば、付帯料金ということなのであろう。このような事を国が制度として整備してくれるのは、ありがたいことである。

(荷主団体委員)

製品の保護及び安全性の確保に係るものは運賃で、それ以外は料金ということになるのだろうか。

(荷主団体委員)

現状でサランラップのようなもので荷物を包んで、運送するがそれはどちらになるのだろうか。また空箱を持って帰ってもらっているが、その取扱いもどう解釈されるのだろうか。

(トラック事業者委員)

運賃・料金の区分をしていただけたというのは、大変ありがたいことだと考えている。

(トラック事業者委員)

ロープ・シートの問題が出たが、鉄鋼製品でシートを掛けるが雨の日に製品に水が着いて不良品となった。保険対応するが、加工賃がプラスアルファとなってくるような例がある。

(座長)

文言で整理するのは難しいのだろう。今後の荷主と連携して、議論されたなかでの交渉次第ということだろう。

また、今回の運賃・付帯料金に係る料金収受と長時間労働の負担の問題は表裏一体の事であり、労働時間も守りつつ、運賃・料金の収受を整理するということになるのではないか。

5. その他

○「過労死ゼロ」緊急対策について

資料6 **資料7**により説明（事務局：兵庫労働局）

・過労死問題に係る企業名公表制度の説明

- ・働き方改革実行計画の法律案について
- ・最低賃金の改正について

○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8により説明（近畿運輸局）

- ・トラック・バス・タクシーの働き方改革について
 - 長時間労働是正のための環境整備について
 - 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

6. 全体としての質疑

（トラック事業者委員）

働き方改革で副業を認める（推進する）方向になっており、インターバル制度が検討されているが、副業があつて長時間労働となった場合どちら側の責任となるのか。

（事務局）

インターバル制度については現時点では法案にはなっていない。議論の途中であり、あくまで現状の考え方ということであるが、長時間労働の責任については、事業者責任であり、一般的には雇用者責任になる。

（座長）

今後の議論の動向を見守っていききたい。

（国：経産局代理）

本日の議論のなかで国土交通省から経済産業省の方へ荷主企業等への協力要請の紹介があつたが、経済産業省でも従来から元請け企業と下請け企業との取引の関係性について自動車も含めて「業種毎の下請けガイドライン」を設けており、この3月までに改正を行ったところである。荷主の立場としても運送事業者に対して配慮を行うといった方向性を出している。また下請け取引全般に対して改善をしていこうとしており、業界ごとに全般的な自主行動計画を作っていただくなかで、そのガイドラインの遵守、業界としても改善を自主的に行っていく、またそれを保持していく。ガイドラインにも運送事業者に対する荷主としての責任というものが記載されると思うので、今後も経済産業省としても荷主の責任として運送事業者に配慮をするといった周知をしていきたい。

（国：労働局代理）

働き方改革についての対応、労働時間の管理、長時間労働の是正といった立場から最近の事例紹介をしたい。長時間労働の是正ということでは、愛知労働局が過労死等ゼロ緊急対策のなかで「企業名公表制度」に基づき、是正勧告を何回も行ったが、従わず、最終的に企業名公表に踏み切った事例がある。また福岡労働局においても、36協定違反、残業手当の未払いといったことによる企業の書類送致を行った。当

該企業については、本社から働き方改善に対する取組、指示が支社に向けてあったようだが、どこまで末端の労働者にまで、行き届いているかが問題である。このようなことから分かるように労働行政としてこれまで以上に厳しい対応を行って行きたい。

また電通の裁判などもあり、そういった法違反を起こすと、社会的にも企業の存立にとっても大きな痛手になるということになる。荷主、運送事業者の労働者にとって、通常の労働というか、家で家族と会話できるような時間があるような生活にしていきたい。コストの話題も出たが、コストを追求するあまり、労働者を使い捨てるような事があってはならない。会社を経営する責任者として、荷主、運送事業者それぞれの経営者の責任がどこにあるのかということの前向きに取り組んでいく、総合的に取り組んでいく、そしてそのなかで労働者が気持ちよく働ける。そのような形作りが大事。労働力人口が減っていく中で、そういった企業への就職を望まない、労働者が集まらない、若者が集まらない、そのような会社が無くなるように努めていきたい。今日の協議会を通じて、それぞれの立場から出来るところからアクションをしていかない限りは改善がされない。あきらめてはいけない。運送事業者は荷主企業に料金体系等の説明、粘り強く話をする。荷主としても、運送事業者と一緒に考えていくということが必要になっていくことが大事。この秋の国会で労働基準法の法案改正について議論される予定ではあるが、法改正が成されれば、当局としては淡々と遂行させていくということになる。是非、今この時間において先駆けて、自主的に取り組むということを邁進していただきたい。

(国：運輸局代理)

感想めいたことになるが、パイロット事業の和歌山の事例は荷主側からの協力があつた上での話でもあるので、なかなかレアな事例だと思う。荷主からかなりの協力があつた話なので、運送事業者としても特別な例と思われると思う。ただ、運送事業者からすれば難しいように思っている、荷主側と話をしてみれば可能なことも多々あるのではないか。今日の議論を聞いていると、荷主側からもこれは取り組むべき問題であると認識頂いているようで心強く思ったところである。今までは話し合う機会がなかったのではないか。これを機会によく荷主と運送事業者と話ができるような場所が出来ればと思う。最近、働き方改革に光が当たっているところである。様々な改正を行っているところであるが、厚生労働省のご協力も得て、運送事業の標準約款改正をしたところである。今後、順次、各所を回り荷主団体への周知活動を行っていく。ご不明な点等があれば、こちらへお問い合わせいただきたい。是非みなさまの今後ともご理解、ご協力を頂きたい。本日は大変貴重なご意見を頂きまして、ありがとうございました。

(国：陸運部委員)

議論を聞かせていただくなかで、物流業界というのは発荷主、着荷主があつてそれ

ぞれの枠組みのなかで、運送事業者がそのクッションになってしまっていて、ご苦労されているのではないかと。様々な改正を行う中で、それが明らかになっていっているのではないかと。コストがかかる、また労働時間を短くしていくということを全体として話をしていくことが大切である。パイロット事業を通じて、発荷主、着荷主とともにこういうやり方があるといったことを情報共有しながら、一緒になって考えていくが大事。引き続きよろしくお願ひしたい。

(座長)

本日は大変委員の方々に熱心な議論を頂きましてありがとうございました。この協議会も第1回から比べれば、制度、法律も出来上がってきている。良い方向に進んでいると思う。この勢いをとどめること無く、この協議会としてのガイドライン作りへ、その目標に向けて、みなさまの一層のご努力をお願ひしたい。これからも共に検討していきたい。

(事務局)

本日は熱心な議論を頂きましてありがとうございました。次回、第7回目の協議会については、3月頃を予定している。具体的な日程についてはまた改めてご案内させていただきますので、引き続きよろしくお願ひいたします。本日は誠にありがとうございました。