

第6回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 和歌山県地方協議会

日時：平成29年8月29日（火）10：00～12：00

場所：和歌山県トラック会館 2階役員室

I. 開会

○ 事務局

注意事項説明、資料確認、委員紹介、代理出席者の紹介

○ 開会挨拶（和歌山労働局 松淵局長）

和歌山労働局長の松淵でございます。本日の第6回協議会の開催にあたり、労働基準行政の推進、とりわけトラック運転者の労働条件、安全衛生の確保について、本日ご参集の皆様のご理解・ご協力を賜っていること、また本日ご多忙の中皆様方にご参集いただきましたことについて、厚く御礼申し上げます。

トラック輸送を取り巻く状況については、景気拡大の持続やそれに伴うネット通販の拡大により、輸送量が増大しています。人手不足により、トラック業界を取り巻く環境、とりわけトラック運転者の方々の労働環境について、長時間労働が懸念される状況にあります。このような中、昨年度から、和歌山運輸支局、和歌山県トラック協会とともに、トラック輸送における取引環境・労働時間改善和歌山協議会を開催しています。この協議会の目的は、トラック運転者の長時間労働を改善するために取引環境全体の改善を図っていくことです。荷主企業の方々のご理解やご協力を得ながら、輸送の効率化と、トラック運転者の労働時間の改善を図っているところです。

この協議会のもと、昨年度から、県内のトラック事業者と取引している荷主企業にパイロット事業にご参画いただき、具体的な改善に取り組んでいただいています。本年度についても、別のトラック事業者と荷主企業にご参画いただきながらパイロット事業を実施し、トラック業界を取り巻く環境の改善に取り組んでいますが、この協議会は、政府の最重要課題の1つである働き方改革や長時間労働の是正に向けた取り組みです。これまで長時間労働の是正に向けて、様々な対策を打って参りました。昨年12月には「過労死等ゼロ緊急対策」が取りまとめられ、適正な労働時間把握のために事業者が講じるべき対策について、ガイドラインが策定されました。長時間労働の是正等働き方改革の取組については、厚生労働省が中心となり、また国土交通省等関係機関と連携しながら、政府一丸となり取り組んでいきます。

物流は、経済の血液です。経済活動をスムーズに行うため、経済の血液である物流を支えるトラック輸送について、この協議会で取り上げる課題に対応していくことが重要です。和歌山労働局としては、この協議会等様々な機会を通じ、荷主企業やトラック事業者と力を合わせ、トラック運転者の長時間労働や人材確保等、県内トラック輸送を取り巻く問題を改善していきたいと考えています。引き続き皆様方のご理解とご協力をお願いします。

○ 事務局

有難うございます。それでは辻本座長に進行をお願いします。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

8月も最終週に入り、県内の稲刈りが進んでいるなど、秋になってきたという感じです。本日は6回目の協議会ということで、今年度のパイロット事業の実施状況や、県のトラック運送業の現状について、議題が用意されています。この協議会は、取引環境全般や労働時間等労働環境の改善に向けた重要な協議会です。ご意見やアドバイス等、お願いいたします。

II. 議題

1. 第5回協議会発言要旨について

○ 事務局

資料説明 省略

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ご説明、有難うございました。ここで事務局からお知らせがあります。

○ 事務局

報道機関の皆様におかれましては、撮影はここまでとなります。よろしくをお願いします。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございます。それでは続きまして、議題2「平成29年度パイロット事業の実施について」説明をお願いします。

2. 平成29年度パイロット事業の実施について

○ 事務局

資料説明 省略

○ 日本 PMI コンサルティング株式会社 小坂氏

資料説明 省略

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

ご説明有難うございました。今年度は、農産品関連と機械製品関連の荷種など2種類の実施集団を選ぶことができました。資料2のp3には、全国の集団選定状況の一覧があります。発荷主、運送事業者、着荷主に全て「○」が付いている県は、愛知県と和歌山県だけ

です。非常に素晴らしいことであり、今後も実態調査のうえで、方向性と取組方針が明確になるなど、成果が期待できるものと楽しみにしています。

対象集団 1 つ目が農産品の加工物流です。オークワさんにおたずねします。参考になった事例やアドバイス、あるいは事前予約制が実現可能かということなどについて、お聞かせください。

○ 嶋原委員（株式会社オークワ 物流部長）

和歌山県にある弊社の物流センターは、TC（トランスファーセンター）型物流センターであり、経路にて衣料品、住居品、食料品がやって来ます。何時間も待機するケースは皆無に近いです。花王さんにも納品していただいておりますが、長時間の待機時間はありません。一方で、我々の小売業界では、TC型ともう1つDC型というものがあります。ディストリビューションセンター、いわゆる在庫型センターであり、主に食料品を在庫しているセンターです。こういう所で待機時間が発生するケースがあると聞いています。

弊社は、DCセンターの運営を委託しているのですが、実際に待機時間はあります。先着受付制と事前予約制の2つがあり、事前予約制にしていたこともありますが、実運用の面においてメーカーと配送業者のマッチングが非常に困難です。イメージとしては、資料2の5ページにある右側の図のようになります。パレット納品と直積みがあり、直積みの場合は、8～10トクラスの車両1台に対し、荷卸しに2～3時間程度かかります。1人のドライバーが、1つのバースで2時間程度作業する。ここに、バースが回転せず、時間がかかる原因があると思います。

一方で、パレット納品では、メーカーの場合30分程度で終わりますが、センター側としては、予約制を取っていても何がどれだけ入ってくるか、わかりづらいのです。細かい物を運んでくる路線便や、多種多様なトラックもある中で、うまくマッチングすることが非常に困難でした。今は事前予約制となり、ウェブやアプリがあるので、再度チャレンジするように指導しています。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございます。オークワさんのご意見は、今後の事務局の取組に向けて参考になると思います。

○ 日本PMIコンサルティング株式会社 小坂氏

ご指摘のとおり、机上で考えれば事前予約制は簡単のように見えますが、実際に運用していくと倉庫側での格納の手順や、倉庫内作業員の効率性も関連、通常期と繁忙期での物流の相違などがあり、事前予約制には運用面で課題が残ります。ご指摘やアドバイスを踏まえ、今後のパイロット事業に反映をさせていただきます。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございます。パイロット事業2つ目は、地場3県の輸出物流に関する内容ですが、花王さんからアドバイスやご意見がありましたら、お願いいたします。

○ 井内氏（花王株式会社 和歌山工場長松下氏代理）

弊社では、数十年前から JR 貨物等と共同で、500km を超える長距離輸送のモーダルシフトを進めています。ここ数年は右肩上がりであったのが、最近は顧客の受け入れの都合もあり、60%少々で停滞しています。浅川組運輸と、船で内航にシフトできる部分はないかどうか、定期的に協議し変えていく方向で動いています。満載化や効率的な往復輸送についても、月に1度、荷主と運送業者で会合を開き、お互いが win-win になれる輸送を目指し、取り組んでいるところです。

長時間労働の改善についても、工場を上げて進めています。弊社の商品は、夏と年末に動きのピークが来ますが、その大半で待ち時間等が発生している状況であるため、先着順の中に一部予約制をテスト的に取り入れながら、データを取り対応していこうとしています。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございました。

○ 日本 PMI コンサルティング株式会社 小坂氏

500km 以上の長距離輸送については、JR 貨物とモーダルシフトを進めている中で、ある程度頭打ちになっているというご指摘でしたが、花王様の場合は、業界のリーディングカンパニーとしても長い期間、着実にモーダルシフトに取り組まれ成果を出されています。今回は、長距離ではなく、中距離帯での輸送におけるモーダルシフトについて取組むことで、時間短縮効果、実施上の課題など、ベストプラクティスを打ち出しできればと考えております。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

モーダルシフトについては、荷主、運送事業者、そして社会にとっても win-win の関係にあります。この3者にとって win-win になるように、ご意見やアドバイスを踏まえてパイロット事業を進めていただきたいと思います。

それでは議題3に移ります。和歌山県におけるトラック運送業の現状について、和歌山県トラック協会の阪本会長より、お願いします。

3. 和歌山県におけるトラック運送業の現状について

○ 阪本委員（公益社団法人和歌山県トラック協会 会長）

資料説明 省略

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございました。和歌山県における運送業について、ETC2.0時代の現状、課題、改善策、特に高速道路の軸重の問題に焦点を絞り、お話いただきました。ご意見いかがでしょうか。運送事業者の湊組さんや関西名鉄運輸さんは、いかがでしょうか。軸重の問題ではお困りかと思います。

○ 加藤委員（株式会社湊組 専務取締役）

軸重の問題は、懸案事項です。先週も徳島県で追突事故がありました。高速道路が傷んでいることはわかっていますが、やはり規則は規則です。弊社は、主に住友金属工業の包材を取扱っており、重量を20トンに抑えて走行しています。以前は2車両で走っていたのが、今は3車両必要となり、運転人員のやりくりで苦慮しています。

住友金属工業には、以前ほど重量を積みなくなったことから若干の単価アップをしていただきましたが、それでも十分な賃金は貰えていません。これ以上重量を積みなくなった場合はさらなる単価アップは当然であるため、住友金属工業の運送会社が集まり、単価アップの申入れを行ったところです。

また、長時間労働や運転者が不足している状況では、複数の配車に対応できず、仕事が成り立たちません。作業はあるのですが、こなせないのです。そのような状態の中で軸重の問題があります。規則であることはわかりますが、改善策を講じていただきたい。ぜひとも知恵を出しながらwin-winの形で進めていただきたいと思います。

○ 松代屋氏（関西名鉄運輸株式会社 代表取締役 赤松氏代理）

我々の事業は、トレーラーの保有台数が限られていることから、主に特積みの路線便です。過積載については、かなり以前から大きな問題として考えています。容積としては、大型の増トン車にまだまだ積めるにもかかわらず、実際の重量が13トンを超過してしまうような仕事の場合は、見過ごさずに気を付けています。

送り状に、実際の重量よりも軽く記載する荷主がいます。我々としては、実際の重量をいただけない荷主に対しては、料金の値上がりではなく、是正交渉を行って過積載になる要因を回避するようにしています。このような交渉を行わなければ、問題の解決にはならないと考えています。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございます。運送事業者も困っているということですが、荷主の皆さんはいかが

でしょうか。お互いに win-win に向けて対応を検討していくべきという話がありましたが、ご意見をお願いします。

○ 楠本氏（和歌山県倉庫協会 会長 坂田氏代理）

倉庫業では、荷主のオーダーによって積みます。荷主がトラックの積載可能トン数を把握してオーダーを出して頂かなければ、数量について何かすることはできません。事前予約制については倉庫業でも進めていく必要がありますが、導入している業者に聞きますと事故などで渋滞があった際は処理の手間がかかり、導入費用も70万円～790万円と聞いています。倉庫業者に対しても負担になります。倉庫業としては、入出庫する量に対しての倉庫の接車、バースの広さ、荷役機械等の適切な台数などが、荷待ちの原因と関係があると思います。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

他にいかがでしょうか。行政としては、いかがお考えですか。

○ 栗原部長（近畿運輸局 自動車交通部長）

この問題は全国的な話ですので、この場で何かできるということではありませんが、問題意識は共有させていただきましたので、内容については本省とも相談しながら今後対応を考えていきたいと考えています。おそらく全日本トラック協会からも申入れがあったかと思っています。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございます。非常に大きな問題ですが、良い方向に改善できるよう、行政からもお助けいただければと思います。

4. その他 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

○ 事務局

資料説明 省略

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございます。4件の情報提供について、ご質問等ありますか。

○ 事務局

このパイロット事業の事例については、47都道府県の事例を国土交通省のホームページにてアップしています。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

パイロット事業は、実験で終わるのでは意味がありませんので、ホームページに掲載いただき、広く参考にしていただければ非常に有難いです。

○ 裏野委員（全日本運輸産業労働組合 和歌山連合会 執行委員長）

我々の自動車業務の関係で、改善基準告示というルールがありますが、なかなか守られていない実態があります。厚労省が過労死の認定基準を出していますが、改善基準告示を守っても、過労死の認定基準をクリアできないという制度矛盾があるということを知っていただきたい。

今、政府では、働き方改革の実行計画の中で、時間外労働の上限規制を設けるという動きがあります。一般の業種の場合、年間 720 時間、2～6 カ月で平均 80 時間、単月で 100 時間を超えないようにするというものですが、これは過労死の認定基準をクリアするものです。しかし、今の方向性でいくと、自動車の運転業務にはその一般ルールは適用されず、他業種の規制が始まってから 5 年後、しかも年間 960 時間以内で休日労働を入れるかどうか、これからの検討課題となっています。仮に休日労働が含まれないとなれば、過労死の認定基準を超えるという状況です。

労働組合では、他業種と同じ一般則の取扱いをしていただきたく、全国的に署名活動を展開しています。9 月 26 日から臨時国会が始まりますが、時間外労働の上限基準における法整備について、進捗状況などをお聞かせください。

○津田氏（和歌山労働局）

改善基準告示と過労死認定ラインの関係については、1 カ月拘束時間が原則 293 時間、協定がある場合は、1 年間 3,516 時間を超えない範囲で 1 カ月 320 時間まで拘束時間を延長することができます。一方で、293 時間を一般的な所定労働時間として、40～50 時間を超える残業時間を引きますと 120 時間の時間外労働と休憩時間があるという関係です。120 時間から 1 カ月あたりの平均的な休憩時間をさらに引き、293 時間を原則遵守した場合、単月で 100 時間かをろうじて下回ります。

実運用上、改善基準告示という総額の拘束時間の範囲の中で、ぎりぎりまで伸ばすことは合法かもしれませんが、罰則を課すラインとして改善基準告示と連動した上限があります。労働基準監督署の労災認定ラインである 1 カ月 100 時間、1 年を 12 カ月で割った月平均 80 時間を下回るように労務管理上踏まえていただく必要があります。制度上、原則的に整合性が取れていること、また労務管理上健康面への影響に配慮した運営をお願いします。

時間外労働の上限規制については、本年 3 月の働き方改革実行計画の中で内容が整備され、さらにその内容を踏まえ、厚生労働省内の労働政策審議会労働条件分科会の中で議論が重ねられ、6 月 5 日には、厚生労働大臣に対し建議としてその内容が示されました。自動車運転者の業務については、新しい時間規制の改正法の施行 5 年後に、年 960 時間以内の

規制を適用することとし、さらに 5 年後の施行に向けて罰則付きの条件を適用することが妥当であるとされました。今後、政府全体の法案として閣議決定が出された後に、国会での審議を踏まえ、ようやく規制として成就するという一般的な法律と同様の手続きの流れになると承知しています。今後法案として提出された時には、国会での審議を見守りつつ、また施行された暁には、執行機関として周知に向けた努力を重ねていきたいと考えています。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございました。それでは、進行を事務局にお返しいたします。

○ 事務局

辻本先生、有難うございました。それでは閉会にあたりまして近畿運輸局自動車交通部長の栗原よりご挨拶を申し上げます。

○ 栗原部長（近畿運輸局自動車交通部）

本日はお忙しい中ご出席いただき、活発かつ示唆に富むご意見をいただき、有難うございました。昨年度の和歌山県でのパイロット事業は、関係者の皆様のご協力により地方の協議会でも好事例の 1 つとして紹介される素晴らしい取組でした。今年度のパイロット事業においても、一部事前予約制の導入や、陸地輸送から内航輸送へのモーダルシフトに取り組んでいるという報告を受けています。皆様のご意見を頂戴し、これらの取組が和歌山県内をはじめ全国に好事例として横展開できればと期待しています。

政府では、本年 9 月に自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議を立ち上げ、昨日第 2 回目の会議が開かれました。直ちに取り組む事項として、運行の効率化等による生産性向上、女性、若者等多様な人材の確保や育成、取引環境の適正化等を取りまとめています。来年春頃までに上限規制導入までの間を対象とする自動車運送事業の働き方改革に関する行動計画を策定、公表する予定であり、今後関係省庁が協力して対応していきます。本日の協議会でのご意見は、国土交通省などを通じまして地方の協議会にも反映していきますので、今後も引き続きお力添えをいただきますようお願い申し上げます。本日は有難うございました。

○ 事務局

次回の協議会は、来年 2～3 月頃に開催する予定です。具体的な日程が決まり次第、連絡させていただきます。本日は有難うございました。

以上