

第 7 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 30 年 3 月 7 日（水） 15：00～17：00

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（近畿運輸局 栗原自動車交通部長）

近畿運輸局 自動車交通部長の栗原でございます。委員の皆様におかれましてはご多忙のなか、「第 7 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」にご出席を賜りまして大変有難うございます。また、平素より国土交通行政に多大なるご理解とご協力を頂きまして有難うございます。この場をお借り致しまして、お礼を申し上げさせて頂きたいと思っております。

それでは、協議会の開催にあたりまして一言ご挨拶をさせていただきます。本協議会は平成 27 年に設置致しまして、今回で 7 回目の開催となります。昨年 8 月に開催致しました前回の協議会では、平成 28 年度に全国で実施されたパイロット事業のうち、拘束時間の削減に成功した好事例をご報告させていただきますとともに、今年度実施中のパイロット事業につきまして経過報告を行い、今回の取組結果についてご議論いただいたところでございます。後ほど、パイロット事業のアドバイザーをして頂きました日本 PMI コンサルティング株式会社の小坂様より報告を頂きます。

さて、トラック運送事業における長時間労働の是正に向けて、政府では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昨年 6 月に立ち上げております。直ちに取組む施策と致しまして 63 の施策を取りまとめているところでございます。そのうち 8 割の 49 項目がトラック運送事業に関する施策となっており、この施策を推進するために各省の来年度予算にも各種施策が取り込まれておりますので、しっかり連携して進めて参りたいと思っております。

また、私ども国土交通省では、昨年 11 月 4 日に標準貨物自動車運送約款の改正を行いました。こちらは運賃と料金の定義を定め、料金を適正に別立てで収受できるようにしたという内容になっております。また、新聞などでも報道されておりますが、消費者ニーズの多様化や解約、延期手数料の引上げなどの課題に対応するために標準引越運送約款の改正を行ったところでございます。こちらは今年の 6 月 1 日より施行することになっております。

申し上げるまでもなく、長時間労働や取引環境を是正するための環境整備につきましましては、業界を挙げて取組んでいただく必要がありますが、取組を成功

させるには、荷主様のご理解とご協力が不可欠です。課題解決に向けて幅広く関係者間で議論を進め、共通の認識を持っていただく必要がございます。そのためにも委員の皆様方におかれましては、それぞれのお立場から忌憚のないご意見を頂戴できますようお願い申し上げます。

本日もどうぞよろしくお願い致します。

○ 事務局

それでは、これからの進行は座長である辻本先生にお任せ致します。辻本先生、以降の進行をお願い致します。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

今日は年度末のお忙しいなか、ご参加を頂き有難うございます。議題と致しましては、今年度、皆様のご協力で実施をしましてまいりましたパイロット事業の結果報告と、来年度の和歌山県地方協議会の取組について用意しておりますので、活発な議論へのご参加をお願い致します。

○ 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。よろしくお願い致します。

II. 議題

1. 第6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。前回の発言要旨をご説明頂きました。何かお気づきの点などございましたらお願いします。

○ 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結果報告について」のご説明をお願い致します。

2. 平成29年度パイロット事業の結果報告について

○ 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）

2つの事例を非常にわかりやすくご説明頂き有難うございました。今回2つのパイロット事業に取組まれ、改善に向けた取組も含めて結果のご報告を頂きました。

1つ目の事業のポイントとして、運送事業者の希望を踏まえた時間指定制によるバース接車許可ルールを導入して、それに加えて倉庫内の作業の効率化を合わせて推進したということで平均31分、43%の待機時間削減ができました。

2つ目の事業のポイントとして、輸出貨物の国内輸送について、コンテナをトラックから内航海運へのモーダルシフトを行うということで、年間ベースで大幅な運転者の拘束時間の削減ができました。今後の課題として内航海運の増便があるという説明でした。

それでは、本年度のパイロット事業全般についてご意見を頂きたいと思いますが、いかがでしょうか。1つ目の事業については、時間指定制導入と倉庫内の作業効率化をセットで取組むことが重要という説明でした。今後のために、倉庫業界の方に倉庫内の作業効率化や改善に向けたポイントなど、現状どのようなことが具体的に課題になっていて、どこを改善するといいか、といったアイデアがあれば、今後のために教えて頂ければと思います。

○ 楠本氏（和歌山県倉庫協会 会長 坂田氏代理）

重要なポイントとして、倉庫内のレイアウトをいかに設計し対応するかがあげられます。貨物の置く場所を決めていくレイアウトですが、それが最も肝心です。荷受けする物量、種類等を考慮しながら、レイアウトなど詳細な位置を決めていくこととなります。

ところで、今回のパイロット事業では、倉庫内の作業の効率化はどのように取組みされましたか。

○ 日本 PMI コンサルティング株式会社 小坂氏

倉庫内の作業の効率化につきまして、今回は物産ロジスティクスソリューションズというドリンクデポでの取組を対象としました。

倉庫内の荷捌きスペースに、貨物をパレット単位で速やかに荷下ろししていきます。荷捌きスペースに一旦荷下ろしして、特定の格納場所に速やかに製品を格納していかないと、次の車が来ても指定時間にバース接車できず待機時間が発生します。格納作業が同時進行で円滑に進んでいかないと、指定時間制が機能しなくなるという問題に直面するわけです。そのため、いかに速やかに倉庫に格納し、荷捌きスペースを空けるかが重要なポイントとなります。

先程最も重要なのはレイアウトだのご指摘を頂戴しました。実際に比較的売れ筋で頻繁に出る商品については前の方に保管し、一方でそれほど出ない商品については後ろの方に保管するなど、予め倉庫作業員がしっかり共有化をして、それぞれの持ち場の作業員が速やかに動けるような作業体制を構築したことも成功のポイントです。

物産ロジへの納品は、ほとんどがパレット単位です。細かな多品種少量品がありますと、倉庫格納に非常に手間取り、検品にも時間を要するというケースがよく見受けられますが、物産ロジの場合はほとんどがパレット単位で貨物を取卸します。取卸後の作業工程が円滑に運用されていたことが、受付時間制がきちんと機能した要因です。

○ 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。ポイントとなるのは、レイアウトの最適化と作業員のスキルの向上といったところでしょうか。その他いかがでしょうか。何かお気付きの点、ご質問、ご意見など、今年度のまとめとなりますので、是非ご意見をいただければと思います。

パイロット事業について何かご意見ありますでしょうか。荷主の皆様、物流事業者の皆様いかがですか。

○ 阪本委員（公益社団法人和歌山県トラック協会 会長）

2番目のケースですが、コンテナ内航船を活用して輸送するわけですが、ここにトラックで輸送した場合とコンテナ内航船で輸送した場合のコストについてはいかがでしょうか。時間短縮できていますが、コストも含めて検討できれば非常にわかりやすいと思います。時間縮減を目標とする働き方改革の中では、良いのですが、直接走るほうがコストが安くなるか、コンテナ内航船に積込んで運ぶ方が安くなるのか、コスト面についても教えて頂ければと思います。

○ 日本 PMI コンサルティング株式会社 小坂氏

ご指摘いただいた費用対効果につきましては重要ですので、今まで 100 だったものが 90 くらいにコストが縮減したなど、費用対効果の見せ方もいくつかありますので、費用対効果、コストを何らかの形で整理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。ざっくりどちらが高くなるかだけでも教えていただけますか。

○ 日本 PMI コンサルティング株式会社 小坂氏

基本的にはコンテナ内航海運の方が、コストとしては割安になります。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

海運の方が割安ということですね。具体的にどれくらいかというのは相談の上で教えていただけるということですので、よろしくをお願いします。

そのほか、いかがでしょうか。ご意見がないようでしたら、平成 29 年度のパイロット事業の結果報告はこれまでにさせていただきます。

それでは、議題 3「平成 30 年度トラック地方協議会での取組について」説明をお願いします。

3. 平成 30 年度トラック地方協議会での取組について

○ 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。それでは平成 30 年度トラック地方協議会での取組につきまして何かご意見等ありますでしょうか。

コンサルティング事業と料金収受状況の実態調査の 2 つを実施したいというご提案でしたが、いかがでしょうか。

自動車交通部長の栗原様は近畿管内を見ていますが、資料 3 P.4 の表がショッキングといいますか、府県で全然違います。大阪、京都、滋賀に比べて和歌山、兵庫、奈良は申請比率も明らかに低いですし、かつ運賃料金届出割合も明らかに低いということですが、その原因についてはこれから調査されると思いますが、現時点でこれらの理由について、わかっていること、推測できることがあれば教えてください。

○ 近畿運輸局 栗原自動車交通部長

原因についてはこれから調べないといけないのですが、推測されるのは、大手の事業者がたくさん集まっているようなところは、おそらくそれなりに届出を出していただいていると思っております。あるいは、協会の方から何度も周知活動をしていただいておりますので、協会に参加されている企業が多いところは申請件数が出て来ていると考えております。

あと、おそらく荷主との契約形態によって、料金の明細まで契約で取り交わしている事業者か、あるいは込み運賃で一本化して契約締結されている事業者なのかによっても、対応が相違します。荷主との関係から旧運送約款で対応す

べきなのか、そうした点についても調査し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。資料 3 P.5 に具体的な調査内容の案がございますが、今のアドバイスも踏まえて固めていただければ有り難いと思います。

そのほか、ご意見などございましたらお願いします。

○ 阪本委員（公益社団法人和歌山県トラック協会 会長）

和歌山県としても、トラック協会の会員が 500 者ぐらいいますが、573 者というのは免許を持っている事業者数でございますので、協会としてはこの届出の件数を上げていくように努力をしています。そして、新約款と旧約款がございますが、その中で旧約款の認可申請をした事業者のうち、協会に入っていない事業者も含んでいます。

和歌山の場合は協力会社が沢山ございまして、協力会社は大手の元請会社に任せています。荷主は元請事業者に委託しているため、元請事業者に対して手待ち時間や待機時間の請求をするということは、協力会社としてはほとんどできない実態があります。

それからもう 1 点、和歌山県の貨物のうち、農産物輸送が多いわけですが、農協における待機時間については、農協に交渉してもなかなか受入れてもらえない現状がございます。現在、食料品部会の方から進めていき、もう少し農協等の荷主にご協力いただけるように進めているところでございます。いずれにしても届出・認可申請の件数が低いいため、改善できるように努力している状況でございます。

○ 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。届出等の件数を増やす努力をしていただいているということで、今後の実態調査で何が問題になっているかわかってくれば、対策も取りやすくなってくると思います。

そのほか、いかがでしょうか。ないようでしたら、今、頂いたご意見、ご発言を踏まえて、資料 3 でご提案いただいた内容で実施していくということでもよろしいでしょうか。では、皆様ご協力よろしくお願い致します。

それでは、議題 4「その他」について説明をよろしくお願い致します。

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）

それでは、中央の情報の提供から監査・監督件数について説明頂きましたけれども、何かご質問等ございませんでしょうか。

○ 裏野委員（全日本運輸産業労働組合 和歌山県連合会 執行委員長）

働き方改革の関連法案ですが、一部の報道では時間外労働の上限規制の関係で、大企業と中小企業で差をつけながら、しかも 1 年ぐらい遅れるという報道がなされています。それから月 60 時間以上の時間外の割増率が 5 割に引き上げられる点についても、大企業では既に引上げになっていますが、中小企業については先延ばしになる見込みで、24 年ぐらいになるとの報道もなされております。

大企業と中小企業で差をつけるのはどうかと思いながら見ているのですが、やはり長時間労働の改善に向けての効果的な要素が多分にありますから、導入の時期であるとか流れがわかる範囲で教えていただけたらと思います。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

それではご回答をお願いします。

○ 事務局

今現在、国会で審議がなされ、いろいろな報道がなされているところですが、まだ我々のところに正式な方針が来ておりませんので、正式に方針が伝達されましたら皆様方にご提供していきたいと考えております。

○ 栗生委員（一般社団法人和歌山経済同友会 事務局長）

資料全体に働き方改革、生産性の向上、これはイコールです。働き方改革の中で、労働の多様性というテーマに対して、例えば兼業・副業を認めるという流れの中で、業界として運転者に今後の副業を認める方針で良いのか、経団連、経済同友会もはっきりした態度を示していません。その辺のところは現状ではどのような対応が検討されているのか、教えていただけたらと思います。

もう 1 つ、生産性向上と一緒についてくるのは個人によって差がある成果主義です。従来型の年功序列の人事考課では対応できないような問題が出てくると思うのですが、その辺についても今後どういう対応されていくのかわかっている範囲でお答えいただけたらと思います。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

有難うございます。これは阪本会長にお答えいただけたらと思います。2点ご質問がございました。

○ 阪本委員（公益社団法人和歌山県トラック協会 会長）

佐川急便が週3日制を取り入れました。3日制を取り入れて3日間休む間にバイトをしているのです。これは認めるのか、認めないのかと言われても、我々業界の中では「兼業していいですよ」ということは言えないです。いろいろな事情があって、運送業界は長時間労働だというレッテルを貼られている状態です。業界としては長時間労働を是正するために、いろいろなことをやっています。公休日を増やしたり、残業を少なくしたりしているのです。しかし、運転者は成果主義が多いです。大阪行って戻ってきたら、例えば7時間しか働いていないけれど8時間分支給するなど、賃金は実働時間以上を支払っているのが実態です。逆に渋滞にあい遅くなっても、その分の賃金は支払われておらず、そこにサービス残業とか未払い残業の問題が発生します。和歌山でも、弁護士を通じて良からぬ問題が発生しています。

そういう問題を未然に防止するために労働局から指導があり、労働時間を記入して、後から指摘を受けないような資料をきちんと整理しておくことが最良という指導をいただいております。

つまり、労働時間を縮めたら解決する問題ではないです。運転者が家のローンとか借金を抱えて、子どもを学校に行かせ、様々な生活設計があります。そこに労働時間を短縮すれば当然給料が減るわけです。給料が減少した分をどこで補うのかといったら、アルバイトでもやらないと解決できません。奥さんに働いてもらい、家計の足しにしても、限界があります。働き方改革、長時間労働の抑制の取組も良いのですが、そうした問題への配慮がないように思います。

私どもは小さい会社でやっているのですが、いくら大きな声あげても中央に届かないのが現状です。給料の問題も含めて、こうした実態があることを皆さん知っておいてもらえたら有難いです。「アルバイトしていいですよ」とは言えないわけです。「労働契約の中ではダメです」と言うしかありません。

○ 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。阪本会長からお答え頂きましたが、栗生委員のほうで何かご意見ありますか。

○ 栗生委員（一般社団法人和歌山経済同友会 事務局長）

神戸市のように公務員であっても副業を認めるというような役所になっていくと、公務員が副業が認められるなら、一般企業にも当然波及していくと思

ます。そうした環境になると、就業規則に副業を認めないというのが記載しづらい状況になっていくと思いますが、労働組合では当事者の立場からどのようにお考えでしょうか。

○ 裏野委員（全日本運輸産業労働組合 和歌山県連合会 執行委員長）

労働組合では、副業についてはクリアするハードルが高いと思います。相対的な総労働時間の観点から見れば、どこで区切りをつけるのか、仮に長時間労働が起因で労働災害が起きた時はどこが責任を持つのか、という点が引掛かります。複数の企業と労働契約を結ぶのは、やはり多くの課題がありますので、労働組合の立場からすれば副業については原則反対です。

それから、労働組合の立場を越えて申し上げますと、運送業者がそれぞれ生産性を引き上げたとしても、それを運賃に転嫁できない問題が大きいと思います。運賃に転嫁できなければ、それが結果として労働条件の方に跳ね返ってきます。運送業者が生産性を上げることで、荷主にもご理解をいただき、料金に反映してもらえそうな環境整備が求められているのではないのでしょうか。

○ 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。非常に大きな問題がございまして、生産性向上してそれを運賃にどう反映させていくか。さらに運転者の給料にいかん反映されるかというところにまで、波及していく問題になります。非常に良い議論ができたと思います。その他、何かご質問、ご意見などございませんか。

それでは、議題全体を通して何かご意見ありましたら、出して頂きたいと思えます。

○ 前田室長（近畿経済産業局 下請取引適正化推進室）

資料 6 P. 14 で経済産業省の施策をご紹介いただいております車両動態管理システムを活用したトラック輸送の効率化、トラック隊列走行の実証実験についてですが、隊列走行の実証実験は来年度 3 年目を迎え、高速道路での実証実験を実施するなど、継続事業として経済産業省でも取組んでいく予定です。また、私どもの下請取引の担当部署では「未来志向型の取引慣行に向けて」ということで、通称「世耕プラン」について、世耕大臣のご指導の下、取引環境の改善に向けて取組を進めております。

各業界で自主行動計画を策定し、取組を進めていますが、トラック運送業界でも自主行動計画を策定しています。

取組の状況についても、下請 G メンによりヒアリングを実施しています。大臣の指導の下、来年度はヒアリングを強化していく予定です。最近では運送事業

者から取引上の課題についてのご相談を受けております。運送業は国土交通省の所管ですが、そのようなご相談には、来年度も引き続きしっかりやっていきたいと思っております。以上、ご紹介をさせていただきました。

○ 辻本座長（国立大学法人和歌山大学経済学部 教授）

近畿経済産業局よりご紹介頂きました。何かご質問ありましたらお願いします。他ご意見、ご質問などございましたらお願いします。

それでは今日の議題が全て終了致しましたので、進行を事務局にお返し致します。

○ 事務局

辻本先生、有難うございました。最後に協議会閉会にあたりまして和歌山労働局長の松淵様よりご挨拶を申し上げます。

○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7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の閉会にあたりましてご挨拶を申し上げます。平素は労働行政、特に労働基準行政の推進、またトラック運転者の労働条件、安全衛生の確保につきまして本日ご参集の皆様方のご理解、ご協力を賜っているところでございまして、また、本日もご多忙の中、このように多数ご参集頂き、活発なご議論を頂きましたことにつきまして、この場を借りて厚くお礼申し上げる次第でございます。

本日は本年度のパイロット事業、2つの取組事例についてご報告を頂きました。1つは事前予約制により待機時間が削減されたという取組、もう1つは海上輸送へのモーダルシフトにより運転時間が削減したという取組でございました。いずれの取組も荷主企業の理解、協力によりまして、輸送そのものの効率化が図られ、その結果としてトラック運転者の労働時間の短縮が図られておりまして、素晴らしい成果が得られたと考えております。

ところで、物流、トラック輸送を取り巻く状況につきましては、報道もなされているところでございますが、景気回復の拡大局面に伴う物流の拡大の中で、またネット通販の利用が増加しているため、輸送量も増大しているところでございます。こうした中で、人手不足、担い手不足と相まって、トラック運送業界を取巻く環境、またトラック運転者の方々の労働を取り巻く環境は益々長時間労働化することが懸念されるような状況にございます。こうした中で、本年度のパイロット事業、また来年度のコンサルティング事業の実施を含めまして、トラック運送業界を取り巻く課題の解消に向けて取組んでいくということでご

ございます。この協議会での取組はまさに政府全体の最重要課題の 1 つであり、長時間労働の是正、また働き方改革といったものに向けた取組そのものであると考えております。長時間労働の是正をはじめとする働き方改革の推進につきましても私ども厚生労働省が中心となりまして、国土交通省をはじめ、経済産業省等関係省庁と連携しながら政府一丸となってしっかり取組んで参る所存でございます。和歌山労働局と致しましては、この協議会をはじめ様々な機会を通じ荷主企業の皆様、トラック事業者の皆様と力を合わせ、トラック運転者の長時間労働、またトラック輸送を取り巻く環境課題を解決していきたいと考えております。引き続き皆様方のご理解とご協力をお願いする次第でございます。本日は有難うございました。

○ 事務局

有難うございました。委員の皆様におかれましては長時間にわたり、熱心なご議論を頂き誠に有難うございました。全ての議題が終了致しましたので、本日の協議会は終了させていただきます。

次回の協議会は、夏頃 7～8 月頃に開催する予定です。具体的な開催日程が決まり次第、運輸支局より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