

第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会議事録

- 日 時 平成27年12月4日(金) 13時30分～15時45分
- 場 所 レンブラントホテル大分 2階 久住の間(大分市田室町9-20)
- 出席者 別添「出席者名簿」参照

I 開 会

(事務局) 省略

II 委員の交代について

(事務局：大分運輸支局/久世首席運輸企画専門官)

事務局の大分運輸支局/久世でございます。委員の交代につきましてご説明いたします。日本通運(株)大分支店長が人事異動により「鶴崎洋明様」から「坂本浩明様」に交代されました。また、全日本運輸産業労働組合連合会大分県連合会 執行委員長が10月の定期大会で「橋本敏雄様」から「新宮高志様」に交代されましたので、それぞれ本協議会の委員にご就任頂いております。協議会の規約には、委員の交代に伴う手続の規定はございませんが、それぞれ本協議会の委員にご就任頂いております。委員の交代ということでご報告申し上げます。

III 九州運輸局/石田自動車交通部長挨拶

本協議会の基本的な目的は、トラック運送事業における長時間労働にかかる取引慣行を改善しようというものでございます。加えて、ご承知のとおり、労働基準法の改定が予定されており、超勤が60時間を超えた場合の超勤手当の割増率が50%となることをきっかけに、労働集約型又は長時間労働が比較的多い運送事業の改善を図ることを目的に行っているものです。本年7月には、大分県で第1回を開催して頂いていますが、本年度は3回を予定してございます。来年度以降は基本的に3年から4年の計画で、この議論を進めていくこととなっています。今年度に関しましては、次の段階として、取引環境を改善するためのガイドラインの作成、そのガイドライン作成のための実証実験プロジェクトを進めていくことになっています。これらを次回決めるわけではございますが、その前段階として、今回は、色々な意見交換を図る貴重な場と認識しています。今回、九州運輸局から提出させて頂いている資料がありますが、そのなかに大手荷主企業に色々な状況を伺って参りました。その企業は、大変素晴らしい会社でございまして、改善事例等も挙がっていますので、その内容についても意見交換をはかって頂き、次回に進めていきたいと思っています。

また、今回は、荷主、運送事業者の方、一社ずつではありますが、大変貴重な改善事例をお話いただけるとお伺いしていますので、そうしたなかでも貴重な意見を交わして頂きたいと思っておりますので宜しくお願いします。

(前田座長)

皆様こんにちは。座長を務めます前田でございます。宜しくお願いします。先程、石田部長の挨拶でも説明頂きましたように、非常に重要な議案、内容をご審議頂きますので、前回同様に真摯なご議論をお願いいたします。

IV 議 題

1. トラック輸送事業における長時間労働の実態調査の報告について

(事務局：(公社)大分県トラック協会/益永常務理事)

「資料1-1：トラック輸送状況の実態調査結果(事業者調査)」について説明 省略

(意見・質問なし)

2. 取り組み事例の紹介

(前田座長)

それでは、次の議題に参ります。議題2：取り組み事例の紹介です。先進的に労働時間の短縮に取り組んでおられる「株式会社 鶴見運送 様」と「J X日鉱日石エネルギー(株)大分製油所 様」から先進的な取り組み内容を紹介して頂きます。質疑応答は、2社の発表が終わった後に併せてお願いしたいと思います。それでは最初に株式会社 鶴見運送様からお願いします。

(株鶴見運送/三浦社長)

こんにちは。鶴見運送の三浦です。今日は、このような機会を与えて頂きありがとうございます。それでは私どもの改善事例を「資料2：鶴見グループ業務環境改善報告～鶴見の社員として誇りと自覚をもって社会に貢献します～」に基づいて説明させていただきます。

私どもの会社では、まず「社員一丸となって安全を最優先に誇りと自覚を持って社会貢献をいたします」ということを掲げ、様々な取り組みをスタートさせました。はじめに我が社の紹介をさせていただきます。資本金は1,600万円、一般貨物自動車運送事業、自動車運送取扱業、産業廃棄物収集運搬業を行っています。グループ会社として、鶴見運輸倉庫は滋賀県東近江市、物流サポートは大分県日田市、鶴見は福岡県北九州市にございます。我が社では、これらグループ会社を含め年2回の安全大会を開催しています。我が社では、ISO9001を取得し、そのなかで一番必要なことは安全であると考え、併せて道路交通安全マネジメントのISO39001を取得いたしました。

経営理念としては、顧客満足度と品質向上、そして社員の意識改革による体質改善強化、さらに物流システム改善提案によるローコストオペレーションの推進、インスト方式としましては、鶴見運送はお客様に合った物流サービスの提案と感動を与えるロジスティクスを提案し続け、QSSの継続的改善を図るということで、1つ目は、お客様に喜ばれる物流作り、お客様に愛される人作り、社会に貢献する組織作りを目指しております。そのなかで、運輸安全マネジメントの取り組みとすることで、国土交通省から補助金を頂きましてNASVAと運輸安全マネジメントの組織から仕組みを一緒になって作って頂きました。具体的には、10人1つのチーム作り、そこにチームリーダーを置いて、安全に関すること、荷物や自分たちの労働時間を含め、労働環境をどのように改善してゆけばよいかということを進めました。また、先程申しました年2回の安全大会には、私たちのお客様をお招きいたしまして、約16から17名で10社程お越し頂いています。

そうしたなかで、問題として挙げられたのが、本協議会の趣旨でもあります労働時間や荷待ち時間が長い、さらに配達件数が多いということで、ドライバーが急ぐあまりに、度々卸し先の看板にぶつけてみたり、卸し先を間違えたりということがありました。これをどのようにしたら良いかということをお客様から話が飛び交っておりました。こうしたなか、自社では、事故があれば、どうして事故は起きたのか、同じミスを起こさないためにどのようにしたら良いかを導くために、月1回安全会議を設けています。こうしたなかで、当社でお客様に運行実態を把握して頂く資料として、デジタルタコグラフを活用しています。自社での会議のなかで、管理職が一緒になってデジタルタコグラフを見つめ、その業務に携わる乗務員の乗務実績などの平均を出したり、その運行状況を確認したり、何が問題であったかの分析を進め、提案する対策と方針を確定させ、その内容をもって、自社の担当者がお客様に出向き説明することにより、お客様として当然経費がかかることではありますけれども、適した配送が行わなければお客様にとっても一番困るのではないかと、さらには、お客様が望む地域の配送を行うためには、地元の物流業者をお願いして頂きたいこと伝えました。こうして、私共は、出来ることから実行し評価を頂きながら、お客様と一体となった1つのPDCAサイクルを回して行く環境に変わり、それが徐々に、お客様への営業戦略が変わって行った事例があります。

もう1つの事例としては、荷待ち時間の改善ということで、福岡県の冷凍センターの待機場所での改善事例を挙げさせていただきます。この待機場所では、待機時間として短いトラックで1時間程度、長いトラックでは5時間程度待機していました。この改善方法として取り組んだのは、この会社に入出入りする事業者10社程度で協議会を作りまして、現状の待機時間を改善するために、どのようにして欲しいかを協議しました。一番の問題として挙げられたのが、これまで行き先に関係なく到着順の早い者勝ちで、早く来たドライバーから伝票を受け取り、その順で出荷されていました。こうした状況が待機時間の長短に繋がり、ドライバー同士の競争にも繋がっているという意見、さらに、福岡県から遠隔地である宮崎県、鹿児島県へ輸送する荷物の配送に間に合わないという意見が多く出され、出入りする運送業者が同意のもと、遠距離から順に出荷時間を決定することで決めました。この取り組みにより、構内の待機車両は減少し、ドライバーも荷物が出来る時間を計算しながら、適切に休憩や休息期間も確保できるようになりました。やはり、はじめは協議会の設置に対し、お客様や元請け会社が、何か嫌がらせを行っているのではないかと思われ、指導を受けたり、接触を敬遠されておりました。しかしながら、最終的には、この実績から本社にも出向き改善の話をさせて頂くまでに至ったところです。

お客様企業の就業時間は、通常8時から17時までが基本であり、物流のために24時間従業員を働かせ営業をしなければならないということに非常に抵抗がありました。しかし、私共が物流センター化の必要性を説明し、お客様からの理解頂くことも必要です。そこで私共がお客様に提案したのが、資料にある積み込み時間のフローチャート化であります。これは、出入りする事業者で話し合い、それぞれが効率的に輸送を行いましょ。そのためには、まずは、配送エリアが遠隔地である鹿児島県・宮崎県、次いで長崎県・大分県、そして熊本県・佐賀県が積み込み、最後に福岡県と設定しまして、積み込むバースと時間を決め、順に出発することとなりました。これを決めてから構内もスッキリとなりました。さらに待機場所以外で待機していた駐車車両も改善されました。

さらに改善された方策としては、冷凍食品物流の大半は、フォークリフトでパレットに乗せられたもの検品しながら、手積みを行っていました。これは、お客様が用意したパレットを貸し出しても返ってこないから手積みして下さいということが背景にありました。しかし、手積みをする、トラック1台に2時間程度かかります。しかしながら、2時間半も積み込みバースを占有されると、バースの数が限られていますので、なかなか順番待ちの車両も前に進みません。そこで取り組んだのは、自社のパレットを持参し、先にパレットを冷凍庫に持ち込ませて頂き、待機時間に積み込む荷物の検品作業、ラッピング作業を行わせて頂き、指定時間にバースに付けた時には、1台の積み込み時間は20分、早くて15分で積んで帰ります。パレットを使用することで、積載効率も8割ぐらいになりますが、荷卸し時も全てフォークリフトで卸し終えますので、乗務員も早く帰れるようになりました。これを行うことで、併せて約3時間の時間短縮に繋がりました。

さらに、冷凍食品のオーダー締切時間は、一般的には午前中に締め切りますが、この締め切り時間を前日まで、そして早めに荷揃えをして頂くよう、現在お客様から大手食品メーカーへ交渉を行って頂いている所です。この交渉が進めば、もっと早く積み込みができ、冷蔵庫の周りがスッキリとする。逆に言いますと、そこに新たな荷物も集まります。便利が良くなるころに対しては当然仕事もまわってくるだろうとも言われています。

次の事例としては、お客様に会社名を出してもよいか伺いましたところ、快くご了承を頂きましたお客様の事例であります。フランソワさんというお客様です。ここは、コンビニのドーナツ、サンドウィッチ、パンなど、さまざまな品目を扱っております。様々な品目を扱うなかで、センター内で商品も煩雑化しておりました。配送では、コンビニ配送が先に出て、次ぎに一般のパンを輸送することとなっておりましたが、配送時間の見直しを行って頂きました。お客様の物流管理部長が、時間に余裕を頂かなければ、品質を含め安全運行も厳しいという乗務員からの声を直に聞いて頂きまして、物流管理部長も物流にお金をかけなければ、我々メーカーの先はないということを、社長と話し合ってもらいました。私共もデジタルタコグラフによる運行状況のコピーを持ち込ませて頂き、休憩時間を含め13時間以内に業務を終えるようにして頂きたい。天

候によっては14時間かかります。さらに毎日が大変な業務になりますと、乗務員も長続きしません。1日25、26件の配送を右から左にできる乗務員がいなくなります。どうか仕事をやりやすい環境を作って欲しいということで交渉いたしました。何度か交渉を進めるなかで、お客様のコスト負担もありますが1台車両を増便して頂き、しっかりと取り組んで頂きました。

また、先程高速道路料金の話もありましたが、フランソアさんは、ずっと配慮を頂いておりまして、高速道路のプレートは、全ての車両に支給されご負担頂いています。これらにより、以前はAM10時までかかっていた配送も、洗車までを行いAM8時に乗務員は帰社出来るようになり2時間が短縮されました。さらに、フランソアさんは少し長いコースになりますと、4勤1休制にしなければ、今の労賃では働けないことをデジタルタコグラフと原価計算表を提出させて頂き、私共の重要事項と一緒に聞き、考え、理解して頂いた訳でございます。

やはり、運輸安全マネジメントの取り組みと併せ、お客様からの理解も得られ良かったのではないかと考えています。この2つの事例が我が社での大きな事例でございます。

以上で、私の改善事例発表とさせて頂きます。本日はありがとうございました。

(前田座長)

ありがとうございました。続きまして「JX日鉱日石エネルギー株式会社 大分製油所」様お願いします。

(JX日鉱日石エネルギー(株)大分製油所/玉井所長)

ご安全に。お手元の「資料3-1：荷待ち時間を無くす取り組みの対応（荷主側の取り組みとして）」、「資料3-2：2015年度労働時間改善の取り組み」について、パワーポイントで説明させて頂きます。

運送業界においては、非常に労働時間問題は積み込み、待機時間が運賃収受に対し非常に大きなウェイトを占めていると言っても過言ではありません。こうしたなか、JXグループとしては、沖縄を除く全国11カ所の製油、製造所がありますが、九州では大分県のみであります。油ができていますのは大分県であります。現在、大分精油所では、年間150万キロリットルをタンクローリー車で陸上輸送をしています。150万キロリットルと申しましても、20キロリットルの大型トレーラで換算しますと、年間7万5千台で出荷しています。日割り計算しますと1日当たり250台となります。勿論、運送会社は様々であります。冬場では1台が1日3回転、夏場では2回転を大分県、熊本県、北九州まで輸送して頂いています。燃料業界においては、現在ハイブリッド車が流行しており、売上としては、30%以上落ち込んでいる状態にあります。当初は、もう少し緩やかに落ち込んでいくかと思っておりましたが、急速に燃料離れをしている状況にあります。

こうしたなかで、運送業界として待ち時間を無くす取り組みとしては、更に運送会社の方から荷主に対しアピールしなければ、この実態は、どの業種、業界においても苦勞する状況にあると思っています。先程の鶴見運送さんの話にもあったように、積み込み地で1時間から2時間待たされることは、あり得ない話であります。運送会社は、運んで運賃をもらうのが仕事であるが、待つことが仕事であるのかという話であります。こうした実態を踏まえて、私達も待ち時間を減らす取り組みをしなければ、結局、運送会社も余分な車や予備車を持ち、収益に繋がらない仕事をやらされている事となります。やはり運送事業者では出荷時において、いつでも積める状態が望ましいと思っています。逆に荷主としては、少くらい待ってもらっても良いのではないかとこの考えがあり、運送会社と荷主の考え方の違いが永遠にあるのではないかと思います。

私共精油所では、突発的なトラブルもあります。そうした場合の対処としては、運送会社の車両をストップして対処することがあります。しかしながら、その対処が、運送会社にとって時間外手当が発生する要因を作っていることは、荷主としても申し訳なく思っています。こうしたことを運送会社として如何に荷主へ要請して行くかが改善に繋がるのではないかと考えております。こうした点を踏まえ、IX大分精油所から出荷する油に関して、私共が改善に貢献しているのではないかとと思われることについて説明いたします。

JX大分精油所で取り扱う陸上輸送では、極力待機時間が発生しないように、入庫車両を15分刻みで入

庫時間を指定し、各運送会社へ車両毎の入庫時間を事前に連絡しています。大分精油所の出荷レーンは27レーンございますが、朝一の車両が集中する時間は、全てのレーンで車両が無駄なく積み込み出来るよう取り組んでいます。さらに、積み込み現場では荷役誘導員を2名配置しまして、毎日交通整理を行うこととしています。大分精油所では、朝一の出荷時から2時間の間に、約130台が出荷しますが、誘導員を配置することで、待ち時間をなくす対応をとっています。

さらに、大分精油所では、伝票発行をドライブスルー化いたしました。これは、ドライバーが車から降りることなく、ドライバーの目線にワンタッチで伝票発行できるシステムを設置いたしました。通常は、車から降り、事務所に行き伝票発行を受け、伝票チェックを行うと、受取後などにドライバーもトイレに行くことやタバコを吸うこともありますので、車に乗り込むまでに約10分かかりますが、ドライブスルー化することにより、この時間短縮に繋がっています。さらに、配送を終えた車両の伝票も、ドライバーの目線で投函できるよう投函箱を設置し、先程同様に労働時間の短縮に繋がっています。大分精油所では、実際に配送されたデータは、配送先ガソリンスタンドのタンク容量とシステムで連動させ、大分精油所で配送状況など管理していますので、配送後にドライバーから投函された配送伝票を我々が後で回収し、配送先のガソリンスタンドの荷卸しの数量の確認サインがあるかなどをチェックすることとしています。なお、配送伝票に配送先のサイン漏れなどあった際は、翌日に運送会社へ対応頂くようにしています。大分精油所では、出荷設備の健全性を常に把握することで、全レーンがいつでも積める状態にすることを心がけながら、安全操業に努め、無事故、無災害に努めているところであります。

最後に、荷待ち時間の改善とは関係ございませんが、現在、JXでは荷卸し先の環境改善に取り組んでいます。冬場になりますと、ガソリン混じりの灯油がよく販売されているということが、新聞紙面上、あるいはニュース等で耳にすることがあります。大分精油所や元売り先では、残油量などが管理できるシステムが導入されておりますが、荷卸し先のガソリンスタンドでは、ここ数年でようやく大分精油所で残油量などが管理できるシステムの導入が進んできています。導入前までは、配送するドライバーの感覚を頼りに、ガソリンスタンド側も荷卸しを任せていました。ドライバーは、何回も同じ事を繰り返していると、なかに1回、2回は配送するガソリンスタンドの灯油を入れる地下タンクにガソリンを卸してしまったというようなミスが過去何度か起きています。その対策として、現在は、ホースの先端に油種キーと言いますが、タンクローリーと荷卸し先のガソリンスタンド側の地下タンクと連動したものをセンサーで繋ぎ、油通ししなければバルブが開かないという混油防止装置が、ようやく日本全国に導入されたところでございます。

最後となりますが、JX大分精油所では、常に安全、安定操業を推進し、安全は全てに優先いたします。ご静聴ありがとうございました。

(前田座長)

ありがとうございました。ただいま、物流事業者、荷主企業から貴重なご提案、ご紹介を頂きました。委員の皆様で、御意見・御質問のある方はいらっしゃいますでしょうか。

(質問・意見なし)

3. 運送事業者/荷主ヒアリングについて

(事務局：大分運輸支局/久世首席運輸企画専門官)

議題1でご報告させて頂いたとおり、本年7月23日に開催しました第1回大分県地方協議会におきまして、労働時間短縮のための対策検討に向けた基礎資料を収集することを目的とした「トラック運送事業における長時間労働の実態調査」の実施をご提案し、委員の皆様のご同意を得て、8月から9月にかけて運送事業者様とトラックドライバー様を対象とした調査を実施したところでございます。

一方で、荷主企業様へのアプローチも必要ではないかということから、今回、荷主企業様を対象としたヒ

アリングを実施いたしたくご提案申し上げる次第でございます。スケジュールとしましては、年内はヒアリングをお願いする企業様の選定・スケジュール調整等の準備期間とし、年明け1月～2月にかけてヒアリングをさせて頂きたいと考えています。恐らく、第3回協議会は3月に開催されることになろうかと思しますので、2月上旬までにはヒアリングを終わらせ、協議会開催までにヒアリング結果を纏め第3回協議会でご報告させて頂きたいと思います。

ヒアリング内容ですが「資料4：荷主企業ヒアリングシート（案）」をご覧ください。設問項目は3つございます。設問1は物流に係る基本事項、設問2は輸送の実態、設問3は改善・要望という構成となっております。実際にヒアリングを行う際に、荷主企業様の事業形態により設問を追加する必要があるかも知れません。この点、事務局にご一任頂ければと存じます。宜しくお願い致します。また、場合によっては、運送事業者様へのヒアリングが必要になるかも知れません。ヒアリング項目は荷主企業様と同じ内容とし、適宜追加/修正/削除をしたいと思います。この点につきましても、事務局にご一任願えればと思います。以上、荷主企業様にヒアリングを行うこと、ヒアリングの内容、必要であれば運送事業者様へヒアリングを行うことをご提案申し上げますのでご審議のほど宜しくお願い致します。

(前田座長)

ありがとうございました。只今の説明にご意見・ご質問のある方はいらっしゃいますでしょうか。

(質問・意見なし)

(九州運輸局)

資料5、資料6の説明 省略

4. 意見交換

(前田座長)

それでは、議題の4.「意見交換」ですが、本日の議題全体を通してのご意見やご質問、先程の取り組み事例で聞き忘れたこと、或いは労働時間に関する事などでも構いません。フリーな意見交換をお願いしたいと思います。

(意見なし)

(前田座長)

私から、鶴見運送さんのプレゼンテーションを聞いて、伺いたいのですが、運送会社と荷主さんとの改善努力の違いはありますか。

(三浦委員/株鶴見運送社長)

やはり荷主さん側も自分の所の倉庫に長く滞在されても、荷待ち、待機などでトラックが構内で長く滞在されても、荷主側の構内作業員も長く居なければいけません。それを含めて、考え方を倉庫業から物流側の立場に自分たちも居るということを理解して頂いたことが良かったと思っています。荷主さんも、ほとんど毎日荷物を動かすものですから、理解をして頂ける所と思いました。

それと、私どもでは、鉄骨製品を運ぶトラック、特に建設現場に建家材を運ぶトラックは、荷崩れを起こさぬように行う固縛には時間がかかります。さらに九州から大型の都市に運ぶ場合には待機場所が無く、現場に朝の5時に着けると言われると、積載したトラックが列をつくり、一番最後に卸し終わるトラックは15時ぐらいになり長時間待機させられている現状にあります。その間、その場に待機しなければ荷物が卸せない状況となります。この待機を運賃に含めるよう理解頂けるかという、当然ゼネコンが出てくる訳で

すから、それに見合わない厳しい単価で提示されており、それに見合う運賃が収受できず、都市部に持って行く荷物に対処できない所もございます。本日は、皆様で、荷待ち時間や労働時間の改善に向け、何か良いご提案があれば、是非お知恵をお貸し頂き、物流を、より良い環境にして頂きたいと思うわけでございます。

先程、免許の話も挙がりましたが、若年層の大半はAT免許であります。しかしながら、中型・大型・トレーラーにはAT免許がありません。車は日々進化し、AT車の方が燃費も良く安全性にも優れています。どうか、これらのAT免許制度を作って頂き、20代、30代が、我々業界に人が集まって頂く環境を作って頂くようお願いいたします。

我々も企業として魅力ある会社作りを進めて参ります。現在は、バス業界にトラックドライバーが流れている状況にあります。バスには最低運賃があり、トラック業界にとって羨ましい所ではありますが、我々の人材不足の要因にも繋がっていることもご理解頂きますようお願いいたします。

(川村委員/大分商工会議所連合会・大分商工会議所常務理事)

私は経済団体という立場で出席しています。私どもの会員には物流事業者も加入頂いていますが、多くが荷主であり、全体で約17000社企業があります。これだけ課題山積のテーマを、どのようにして荷主に理解をしてもらうか話をお伺いしながら考えるところでございます。

先程の資料説明でもありましたが、業界の担い手不足というのは、なかなか経済団体側が解決策を図っていくということは難しいことですので、どのようにして荷主への意識啓発を行うか、大きな課題を頂いたものと思っています。

(山本委員/大分キャノン(株)物流統括部長)

今お話を聞いて、九州運輸局からのヒアリング結果にもありましたが、荷主と輸送会社との協業活動がやはり基本ではないかと改めて思いました。弊社のことをお話いたしますと、我々も定期的に物流事業者と毎年1回会議を行っていますが、それは、契約内容であったり、基本的な業務内容のことであったり、意見交換で止まっているところでもあります。今日のお話を聞くと、さらにもう一步踏み込んだ協議を行うことによって、我々荷主の要望と物流事業者の要望の接点、落としどころを見つけるかが必要と感じたところです。弊社なりに、少し考えて行きたいと思えます。

(新日鐵住金(株)大分製鐵所/河野輸送管理室長)

弊社は、どちらかと言うと回送の方は重量物を扱っています。出荷のうち98%が海送で、全体の約2%程度しか陸送はありませんが、それでもスクラップやスラグ製品など色々な資材などの陸送を行っています。先程から言われていますように、発荷主と着荷主が一貫して連携しないと物流効率化は難しいと感じました。この物流体系を学ぶことにより、荷主としても効率化に繋がるのではないかと思います。

今回の話を聞きまして、色々な意見を聞きながら、我々も出来るところから改善したいと思えます。

(大分県漁業協同組合/成松経済事業部長)

私も、荷主側の皆さんと同意見であります。我々は、運送側が運賃のなかに待ち時間などを含め、適正に提示して頂いているのかが疑問です。逆に価格競争をしているのではないかと感じています。やはり荷主側と輸送側との話し合いが必要です。

また先程、アンケートでの資料説明、鶴見運送の三浦さんの話のなかで、若年層の人たちが免許を取得していないことや、20代、30代の半分以上がAT免許であることが気になります。これから業界として、若い人たちの育てていかなければ、これからは生き残って行けないのではないかと感じました。

本日は大変勉強になりました。ありがとうございました。

(青木委員/(公社)大分県トラック協会会長)

荷主の皆様には、年末のお忙しいなか、ご出席を頂きありがとうございます。この場をお借りしまして厚くお礼申し上げます。先程、事務局から事業所とドライバーの実態調査結果について説明がありましたが、現在530事業所が協会に加盟しております。事業所調査では、この530事業所のなかで、33事業所の実態調査ということですから、7%弱の結果ではありますが、概ね思ったとおりの結果が出ていると思っています。

資料1-1事業所調査のP3をご覧顶きたいのですが、問5にドライバー不足の結果がでておりますが、33事業所中19事業所が現在不足しているという結果が出ています。そこで事業者がどのように対応しているかを見ますと、問6で下請けへの備車に対応している。いわゆる運送会社同士で何とか荷主へ迷惑をかけないよう配車を行っている状況でございます。

またP4でございますが、荷役作業の割合を見ますと、フォークリフト荷役で荷主側が作業してくれるとありますが、本来、我々運送会社は、オントラック（積載）してから運賃が発生すると考えていますが、荷主側からは、危険を理由に物流事業者へ荷役作業を多く任せている状況もあります。本来は、荷主さんに、しっかりと積載して頂いてから、私どもが積載物の固縛をし、お客さんの荷物を責任をもって運ぶことが物流事業者の基本ですが、7割近くのドライバーが、何らかの形で荷役作業に関わっているわけでございます。物流事業者からは、何とかして頂きたいという要望の声が挙がっています。我々物流事業者も荷役作業に不慣れな一面もありますし、ドライバーのなかにはフォークリフトを取得していない者、また玉掛けの免許を取得していない者など免許の関係もありますので、是非、荷主側にも考えて頂きたいと思っています。

また、前回の協議会で、労働局の資料のなかで労働災害に関するデータがありましたが、近年、運送業界では脳疾患や心臓疾患が非常に多いことが挙げられていました。これは事実であります。運送業界では、高齢化がすすんでおり、業界の平均年齢は40代後半となっております。若年層がいないことも要因の1つと思われます。先般、弊社でも、ドライバーが長距離の運行中に、何故がフラフラするという体調不良を訴え、コンビニの駐車場で救急搬送された事例もありました。幸いにして何事でもありませんでしたが、業界では、5年から10年先には、さらにこの種の労働災害も増加していくのではと感じています。

業界では、前回の協議会で自動車運転者の労務改善基準について皆様にお知らせいたしました。業界では様々な労働時間の規制があります。そのなかで、私共も守ろうと努力しながら輸送を行っていますが、どうしても荷主さんから配送の日時指定がありますと、時間的な余裕が少なくなり安全運行に支障をきたします。そこで荷主の皆様にはお願いですが、先程、大分キャノンの山本様が言われましたように、年1回の話し合いをするということですが、弊社での話を申しますと、新日鐵住金さんの荷物を運ばせて頂いていますが、半期毎に話し合いを行って頂いています。1年の間に燃料問題、高速料金の問題など変化がございますので、労働時間などを含め現状を確認して頂き、さらに担当者ベースで運行の行程を把握して頂いています。是非皆様にお願ひしたいのは、物流担当者の方に、今回の協議会資料を見せて頂き、自社が、どういう行程で、どのような積み方をしているか、また運行時間がどれくらいかかっているかということを送配担当者の方に聞いて頂きたいと思っています。私ども運送事業者は、配送担当者が実際に注文を受けるわけでございます。担当者ベースで協議会の問題を1度協議して頂いて、お互い無駄があれば省くというご協力をお願いしたいと思っておりますので、ご協力を宜しく申し上げます。

(三重野委員/(有)トランスポートサービス・ミエノ社長)

トランスポートサービスの三重野でございます。先程三浦委員の話をお聞かせ頂いて、いわゆる小規模事業者では、毎日積載する荷物やお客様が変わるわけでございます。そのなかで、個々との話し合いを行うことは難しい部分でもあります。我々と荷主様との要望は違うこともあります。待ち時間や労働時間の問題は、荷主と輸送事業者が、物流を作るという1つの目的を持ち、その価値観が共有できれば、色々な問題がスムーズな解決に繋がるのではないかと思います。

私も皆様のお話をお伺いするなかで、ドライバーの高齢化ということを見ると、10年、20年先には、

人材不足から荷主ニーズに添った輸送が困難になり、荷主さんのほうにも金額が上がったのではないかという状況も出てくるのではないはと思っています。業界は人材不足と言われていますが、我々も若年層のドライバーを、いかに確保し、教育を行い、育てるかが重要であると思っています。現在、若年層では車離れが起こっており、なかなか人材確保も難しい状況ではありますが、こうした厳しい環境のなかで、我々も事故がないよう日々トラックは走っている事を皆様にはご理解頂きたいと思っています。

(九州運輸局/石田自動車交通部長)

やはり荷主と運送会社が並ぶと線があるように思われますが、日本全体からすれば、お互いが消費者でもあり、循環しているわけでございます。地域では、お互いがなければ、国民生活は成り立たないわけでございます。一般的には、運ぶ側がいなければ作っても仕方ないではないかという話でございますが、加えてお互いの会社が存続しない限り、その地域は成り立たないわけであります。このなかで、限られた理想図、やはり人口減少しているなかで、20年から30年経てば、統計では、九州の人口は平均的に2割減ると言われています。そのなかであって、どのように生きてゆかなければならないかということを考えなければいけない状況であります。

全体としては、地方創生とってございますが、東京で一局集中を招いている状況を排出するためには、いかに地方を元気にするかということでございます。地方を元気にするためには、地方の会社が全て成り立たなければならぬ訳でございます。今回、何社か荷主訪問を行いました、やはりそういう観点がありました。大手では、自社だけではなく、他社も繁栄しない限り成り立たないという話もありましたが、まさしくそうした関係だと思えます。荷主と物流の対立関係ではなく、同じ地域に住んでいる共同体であるということ、よく認識してすすめてゆかなければ、この問題は解決できないのではないかと考えております。

(前田座長)

先程、若年者のAT免許の話がありましたが、国土交通省からの検討事案はありますか。

(九州運輸局/石田自動車交通部長)

政府のなかで運転免許制度をもっている所管は警察庁ですが、この内容は国土交通省でも認識しておりまして、若年層のドライバーを増やすためには免許制度を改正して欲しいということで、別の件ではありますが働きかけを行い、先の通常国会で改正された案件があります。大型トラックと認識頂ければと思いますが、大型トラックは18才になって取れないという実態を、じつは今回改正を行っています。大分県の問題を是非お話し頂ければ国土交通省としても警察庁に働きかけを行いたいと思っています。

(十時委員/株NBS ロジソル会長)

高速道路の問題ですが、以前に比べると高速道路料金が上がり利用しにくくなっているという面もありますので、時間短縮面を考えますと、ぜひ高速道路、特に営業用トラックに関しましては、高速道路料金の再検討を是非お願いいたします。

(九州運輸局/石田自動車交通部長)

トラック協会全体として、国土交通省、主に道路局でございますが、お話を頂いていることは認識していますので、そのなかで議論させて頂きたいと思えます。

(三浦委員/株鶴見運送社長)

今年の2月に開催されました九州ブロック食料品部会の席で毎年意見として出るのが、九州の農産物が東京まで届けることに対して、当然拘束時間を含め、まともに法を守っていたら着かないとの意見が多く出ています。最大16時間の拘束時間を何とかしてくれという問題もありました。

これは無理な話ではありますが、そこで私が意見を出させて頂いたのは、やはり農水産物が九州地域での大きな産業になっています。せっかく良い農水産物を作っても物流が届けられないということが、食料部会でも問題となっております、夜中12時発の北九州市の門司から関西までのフェリーを運行して頂きたいということです。何故かと申しますと、内航船でなければ船が揺れ、農水産物は傷物になるものが多く、門司からであれば夜中の12時に出れば、ほとんど九州からの農産物が間に合うわけであります。

このフェリーをTTPも含めて出して頂けないかということ、前回の食料品部会で提案させて頂きました。フェリーで11時間から12時間ぐらいかかりますので、お昼ぐらいには神戸に着きます。それから約8時間走りますと、東京都内の入口まで着きます。また4時間走って30分休憩をとるためには、休憩が鶴橋ぐらいの場所になるますので、高速道路に休憩場所を作って頂くと、もっと過労運転の防止、今回の長時間労働を抑え、九州の生鮮品を届けることが出来るのではないかというお話をさせて頂きました。特に農水省を含め補助金を投入して頂いて、我々がコンプライアンスをしっかり守った形で仕事出来る環境作りを行って頂きたいというお願いもさせて頂きました。

先程から話にも出ていましたが、10年間経ちますと、トラックドライバーは2割ぐらい減ると思います。バス業界では、車両を製造してもらうのに2年待ちであります。しかし、2年後に今注文しているバスが全部出来上がると、トラックドライバーがバス業界にとられていくだろうと思っています。そうしますと業界のなかで、協議会の資料のとおり20代、30代の両方を足しても2割強ぐらいしかなく、20代と言えばドライバーが5%程度しかいないなかで、10年先に何割増えているのか、また50代、60代は両方足しますと35%ぐらいを占めており、ここの世代の半分が引退し、他の業種にドライバーが取られたりするといなくなるのであります。そうしたなかで、私の会社でも、先般、バス会社へ2名が2種免許を取得し転職したいということで、退職願を出した者がいましたが、若手が転職していきます。こうしたことから我々業界も、最低料金ではないけれども、我々の業界にも行政が協力をして頂き、ドライバーの所得を少しでも上げていかなければ、ドライバー不足は切実な問題になってくるだろうと思っています。

そうしたなかで、若年層の自動車離れについて、私は小学校6年生のキャリア学習のなかで教壇に立ち話をさせて頂きました。そのなかで、車に興味を持っている人を訪ねてみると、誰も手が挙がりませんでした。約60人強ですが、われわれの子供の頃は、スーパーカーブームで車に対して興味をもっていました。今の子達は全く違いました。こうした状況をみても、業界の取り巻く環境は厳しいわけであります。本当に悪いことは、例えば、トラックを15台で荷主15社を動かしている企業のドライバーが3名辞めたとすると、取り引きしていたお客さんの仕事が出来なくなる。そうすると、どこの荷主を諦めるかという話になります。せっかく長年お付き合いさせて頂いたお客様に対して、我々も誠心誠意努めて参りたいと思いますが、それすら乗務員不足で出来なくなるというような状況が起こっているということであります。

やはり労働時間の割には、給料も上げることも出来ないし、単価を上げて行く事も出来ない。唯一、今軽油の価格が止まっていることが我々の救いであります。どうか皆様にこうした状況をご理解頂いて、出来るところから協力して頂ける環境を作って頂ければと思っています。

5. その他

(前田座長)

ありがとうございました。当初の予定からかなりオーバーしましたが、これをもちまして本日の議事は終了したいと思います。委員の皆さん、貴重なご意見をありがとうございました。

本日委員の皆様から頂戴しましたご意見は、荷主ヒアリング或いは次回協議会における検討課題に反映して頂きますよう事務局にお願いします。委員の皆様には、長時間のご議論本当にありがとうございました。それでは議事の進行を事務局にお返しします。

VI 閉 会

(大分労働局/金沢労働基準部長)

大分労働局長は、公務により出席できませんでしたので、私が代理でご挨拶させていただきます。まず前田先生におかれましては、円滑な進行により本協議会を無事に終了頂き、誠に有り難うございました。また委員の皆様方におかれましては、活発なご義論、また貴重な御意見を頂きましたことに、感謝申し上げます。

ご承知のとおり、トラック輸送業界をとりまく労働環境、とりわけ労働時間等の改善等の課題への取り組みは、トラック運送事業者のみで改善することは困難であり、荷主業界のご理解とご協力なくしては、解決出来ないものであります。日本経済の流通の根幹をなすトラック輸送の将来の発展を見据えた上で、この協議会を通じて、荷主企業、トラック事業者、行政機関が連携のもと、本音で協議し今後さらに長時間労働の削減、取引環境の改善を実現してゆかなければなりません。

このような状況を踏まえまして、第2回の協議会が開催されたわけですが、トラック運送状況の実態結果報告、取り組み事例の紹介などにつきましては、分かりやすいご説明、活発なご議論や貴重な御意見を頂きました。これにより、トラック輸送業界を取り巻く実態が浮き彫りとなったと同時に、作業の効率化による労働時間短縮の具体的な事例を発表頂き、今後、長時間労働抑制に向けた取り組みを進めていくにあたり、非常に参考にすべき点が多くあったのではないかと考えております。本日も議論頂きました内容をしっかり受け止めまして、今後の取り組みに是非生かしていきたいと存じます。

今後とも委員の皆様方のご支援ご協力を頂きますよう宜しくお願い申し上げます。甚だ簡単ではございますが閉会の挨拶とさせていただきます。本日は誠にありがとうございました。