

# 第9回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 福岡県地方協議会 議事録

日 時 平成 31 年 2 月 5 日(火) 14 時 30 分～16 時 30 分

場 所 リファレンス 駅東ビル 2 階会議室 Y-1

出席者 別紙 委員名簿のとおり

## I. 開会

(事務局)

- ・開会の言葉
- ・配布資料の確認

### ・開会挨拶（福岡労働局川辺監督課長【局長挨拶代読】）

委員の皆様方には日頃から労働行政、とりわけ労働基準行政にご理解とご協力を賜っておりますことに、この場を借りて感謝を申し上げます。

本協議会は平成 27 年 8 月 4 日に第 1 回目を開催してから本日で 9 回目を迎えました。本協議会を立ち上げた直接的なきっかけは、当時、労働基準法の改正案において月 60 時間を超える時間外労働の割増賃金について中小企業への猶予措置の廃止が盛り込まれたことにありました。今ではさらに進んで、時間外労働の上限規制が盛り込まれるなど、長時間労働の是正を含めた働き方改革が重要な政策課題となり、改正労働基準法についてははいよいよ本年 4 月から施行されることとなります。

自動車運転の業務は、2024 年 4 月から時間外労働を年 960 時間までとする上限規制が適用されることとなっておりますが、働き方改革実行計画の中では、5 年後の施行に向けて荷主を含めた関係者で構成する協議会で労働時間の短縮策を検討するなど、長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進するとされており、次年度以降も本協議会を開催し、継続して長時間労働改善に向けた取り組みを実施していく必要があります。

厚生労働省及び国土交通省では、長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業を実施した成果を、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」として取りまとめ、このガイドラインの普及促進を図ることとしております。また「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたセミナー」を全国 5 か所で 6 回開催します。福岡では 2 月 19 日に開催が予定されています。

こうした取り組みを通じて、トラック輸送における長時間労働の改善策の定着を図っていくこととしておりますが、このほかにも福岡県の実情をふまえた本協議会の議論を政策に反映させ、皆様の活動が活性化されるようつなげていきたいと考えています。

これまでに引き続き、本日は活発なご議論をどうぞよろしくお願いいたします。

## II. 議題

(小野座長)

先ほどお話がありましたように、今回は 9 回目ということで、本協議会がスタートしたのは 2015 年度でございます。すでに 4 年間が経過し、4 月 1 日からは新しく働き方改革関連法が施行されることになりました。そうした形で環境はどんどん変わっていきます。この協議会も今年度が最後ではなく、まだまだ続くということでございます。これから 4 年続くという協議会に参加できるよう、自分の健康にも気をつけて頑張っていきたいと思います。

それでは議題に入ります。今日は新しい資料が用意されていますが、ぜひ忌憚のない意見、活発な議論をお願いしたいと思います。

議題は、3 つございます。1 つ目は、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」ということで、お手元に資料があると思います。これについて、取りまとめを行っていただきました野村総合研究所の方からご説明をお願いいたします。

### 1. 荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン

・野村総合研究所より、資料 1 (1-1~1-3) に基づき、厚労省、国交省、全日本トラック協会によって策定された「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」について、説明が行われた。

(小野座長)

ありがとうございました。16 年度及び 17 年度、全国の都道府県で 1 つあるいは 2 つの実証実験が行われました。100 を超える事例が得られたということになります。これについて今年度、野村総研の方で全体を取りまとめ、改善の参考となるような事例が体系化され、整備されました。それをガイドラインとして位置づけたところです。

運送事業者の方が自社だけではなかなか改善できないと感じておられる中、実際に荷主の方が歩み寄ってくれた、あるいは工夫してくれた、あるいは部分的にコストを負担してくれた、といった内容で、実験としてはいい結果が残されたのだろうと思います。

ただ問題としては、実験は実験なので、例えばパレット化により積載率が 30%落ちると計上したけれど、実際は実行できていないといったこと、あるいは高速道路料金の負担は、実験での 1 回はできたけれど継続はできず、実施までは至らなかったといったことも聞いております。こうしたところは、荷主側の協力がないと動かないような仕組みになっています。荷主、運送事業者どちら側の立場からでも結構ですので、ご意見をお願いしたいと思います。

では荷主さんの方から、今のお話を聞かれて自社の物流と比較されながら、何かご意見等ありませんか。

(新日鐵住金株式会社八幡製鐵所：長氏【代理】)

当社においても荷待ち等で色々ご迷惑をおかけしている状態にありまして、今お話しいただいた事例の中から予約システム等を積極的に使おうと考えております。そこで、トラック運送の立場から見た時に、予約システムの使い方等でこんなふうにしたら使いやすいといったご意見をいただければと思います。単純に予約をしてこちらから通知するだけではうまく回らないようですので、ご意見や良い知恵をいただければ、参考にさせていただきたいと思っています。

(福岡県トラック協会会長：真鍋委員)

私の方では実際に予約システムを入れた実績はありませんが、営業倉庫などでは予約システムを作って運用されていると聞いています。ここにおられる事業者さんで、具体的にそのような予約システムをされているという方はおられませんか。

(久留米運送株式会社：二又委員)

大阪のほうで入庫システムを使っておられる倉庫業者さんがあります。当社のトラックは入庫時間に合わせて行くので、待機時間は全くありません。ただし自社で待機をするので、結局同じことになります。トラックは、朝早くから商品を積んでいるので動かさません。例えば、ご出荷いただいたお客さんから当社がその倉庫業者さんにお届けする場合、入庫は11時という規定があれば、朝から10時くらいまでトラックは動かないということです。予約システムの良いところは、確かにその場所では待機時間がなくて混雑もしませんが、その前はどこかで待ち時間が発生しているわけで、労働時間としては同じことになります。

(小野座長)

私が事例研究してきた中で、こういう例がありました。荷主さんが予約をします。例えば、ドライバーさんは毎日7時に合わせて6時に会社に来ているのに、荷主さんが今日は9時半、今日は7時というように予約をされると、ドライバーにとって、毎日時間が変わることになります。荷主さんが9時半に予約した日は8時に来ればいいのかというところではなく、結局会社には6時に来て9時半まで会社の中で待つということになります。

このように、どこで待つかという問題はありますが、自社の中で、出社時間を柔軟に変更するといったような工夫をしないと労働時間は減らないのかもしれない。運送事業者側の勤怠管理の中の仕組みも変えていかないと、なかなか動いてこないかなと感じました。

(久留米運送株式会社：二又委員)

一般貨物運送の事業者では可能だと思いますが、我々のような特積みの事業者は時間をずらすということはできません。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

当社の場合、ある倉庫さんから夕積みをしてくれと言われ、改善依頼をしました。予約システムなどはないので、入庫時間を朝の 8 時と決めていただき、そこから配達のできる範囲内で運ぶという形にさせていただきました。オーダーが入った場合はその倉庫に朝の 8 時に行くという、定時制になったことで、早く出て来るとか遅く出て来るといったこともなく、待ち時間は発生しなくなりました。例えば、そこから熊本まで運ぶ場合、高速道路を使うならば高速道路料金を出してもらい、パレット積みのパレットを下ろして帰ってくるという形にさせていただきました。

(新日鐵住金株式会社八幡製鐵所：長氏【代理】)

8 時に倉庫に行って、熊本まで運んで、1 日で仕事を終わられるわけですね。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

7 時や 7 時半に出勤して 8 時に行って積み込みをして、その流れで配達をして大体 11 時ぐらいには配送が終わりますので、それから高速で帰ってきて午後から 1 件入ったとして 3 時、4 時ぐらいには終わるような形になります。

(小野座長)

ありがとうございました。今の予約システムについてですが、このガイドラインについても普及に向けて今後説明会などが開かれるということですので、運送事業者さんだけでなく荷主さんにもぜひ参加していただいて、自社の取り組みの参考にしていただければと思います。

(久留米運送株式会社：二又委員)

特積みの場合ですが、集荷する場合に荷札を貼ったり商品の仕分けをしたり、またはお届けする時も商品ごとに分けてお届けしたりということがあります。このような作業に時間がかかりかかるところについては、神奈川県と千葉県で、一昨年の 11 月に新約款が施行された時、運賃は運送の対価であり、それ以外の付帯サービスの対価については料金であると明記されたので、昨年 4 月からお客様に料金を収受することになった旨を伝えたところ、付帯作業についてはお客様のほうでされるか、料金をいただくか、どちらかになりました。やはり料金の収受というのは、ポイントになるのではないかと思います。

(小野座長)

ありがとうございました。

では 2 つ目の議題に移りたいと思います。「トラック運送業界をとりまく最近の情勢」ということで、行政側からのお話になります。事務局からご説明をお願いします。

## 2. トラック運送業界をとりまく最近の情勢について

・事務局（九州運輸局）より、資料 2 に基づき、「トラック運送業界をとりまく最近の状況」について、説明が行われた。

（小野座長）

ありがとうございました。盛りだくさんの内容で勉強しなければならないところもあると感じておりますが、ご質問等はありませんか。

（筑豊通運株式会社：三村委員）

荷主勧告制度についてお尋ねします。荷主には発荷主と着荷主とありますが、ガイドラインには、発荷主の問題については書かれています。着荷主の関係での長時間労働については書かれていない気がします。

例えば、住宅の部材などは全国にメーカーの工場があります。全国各地に販売会社があり、その下に中小の工務店があります。発荷主はメーカーで、パレットなどを使って輸送しますが、1戸建て住宅の部材を現場着で配送する場合、着荷主は中小工務店で、現場の施工の関係で荷下ろしの時間がかかり遅くなる場合があります。北部九州一円の配送でも、朝の8時に到着して荷下ろしが午後2時、3時になった場合、帰ってきて次の荷物を積み込むとなると、長時間労働になってしまいます。

発荷主の方はある程度話し合いが可能ですが、着荷主の方は難しいです。発荷主にとって、着荷主はお客さんでもあり、そうした関係も含めて着荷主側の問題をどのようにクリアしていけばよいか、悩ましいところです。こうした意味で、荷主勧告制度を発荷主だけに適用して、どこまで効果があるのでしょうか。むしろ、着荷主の意識を変えてほしいのですが、一件一件の細かいケースに荷主勧告制度の適用はできるのでしょうか。

（事務局）

基本的には、荷主勧告制度は運送契約主に対するものであり、今のお話では大もとの発荷主さんが契約相手であり、制度の対象ということになります。工務店さんはあくまでも着荷主であり、運送会社との契約がないので、下請け防止法に訴えることも難しいかと思われま。

ただ、今回の荷主勧告制度は行政処分とセットになっているという点において、運送事業者の長時間労働は改善基準告示違反であり、発荷主経由で着荷主の協力を得なければ改善できないということになると思います。我々が直接、荷主勧告制度の中で、着荷主まで介入できるかという点と制度上は難しいですが、運送事業者の違反が続いてしまう事態を防ぐためには、このままではいけないという認識はあります。

発荷主さんを含めた流れの中で、着荷主さんにもどの程度協力してもらえるか、我々も一緒に話ができるようにするなど、考えていく必要があると思っております。

（小野座長）

例えば、運送事業者が、発荷主のメーカーと契約をしていて、量販店に納入する際に、

着荷主である量販店側の納入要件が厳しいという場合、量販店のほうは直接荷主勧告制度の対象にはならないということです。しかし、発荷主であるメーカーは荷主勧告制度の対象になるので、それを、発荷主が量販店との契約を見なおすためのインセンティブにしようということですね。

(甘木合同運輸株式会社：渡邊委員)

貨物自動車運送事業法の一部改正で、「規制の適正化」「事業者が遵守すべき事項の明確化」がうたわれ、「許可の際の基準の明確化」では、「十分な広さの車庫」や「事業継続遂行のための経済的な基礎」などが記載されていて、規制緩和が行われた当時に比べるとずいぶん厳しくなっていると思います。しかし、それ以前に比べるとまだまだ緩やかだと思われま

す。以前からずっとトラック協会が要望し続けていることですが、最低認可台数の5台という点を厳格化してほしいと思っています。5台で認可を受けた事業者においては、車庫がどこにあるかも分からない、事務所には誰もいない、電話しても携帯電話に転送されるといった実態が今もあります。現在、保有台数5台の事業者と、多くの車両を抱えている事業者とが同じ条件で仕事をしていますが、車両が5台なら管理費がかからない分、運賃を安くできます。我々はそうした事業者と競争しなければなりません、やはり運賃が安いほうがいいと言われる荷主さんもまだまだおられます。

行政に、もっと厳しい指導をしていただきたいと思います。

(小野座長)

ご要望ということですね。ほかにありませんか。

(増田運送有限会社：増田氏【代理】)

先ほど荷主勧告制度についてお話がありましたが、私どもの業界は交通事故をはじめ、違反をすると、休車や廃業等に追い込まれます。いろいろな原因があつて事故や違反につながっていくのですが、その原因の一部には荷主さんの事情による待機時間などがあります。そうした場合、荷主勧告制度が適用されるということですが、荷主名の公表などは実際、荷主さんに対して効果はあるのでしょうか。

私たちは違反すると廃業、休車に直接結びつくので、常に戦々恐々とした中で経営をしています。荷主さんも、社名を公表されると非常に大変なことになるのか、公表されても大丈夫なのか、どのように考えておられるのでしょうか。そうしたところは、運送事業者と荷主さんとは、温度差があるように感じております。

私はトラック協会の青年部に所属していますが、青年部においても、例えばGマークの取得について疑問があがっています。弊社は創業して60年を超えていますが、Gマークは事業を始めて3年経てば取れるという制度になっています。3年目の会社でも、20年経った会社でもGマークを取れば、同じ土俵で比べられるというのは、どうなのかと思います。先ほど、車両台数5台で運送業ができるというお話がありましたが、ハードルを低くすれば交通事故をはじめ、トラブル、諸問題が起きやすくなるのは明らか

だと思います。Gマークを取りたいならば、例えば、過去10年間に違反がなかったかどうか、といったような目安を明確に設けるなど、もう少し厳しくしなければ、ただ取らせてもGマークの価値がない、取得の意味がないのではないかと思います。

(事務局)

これまでも荷主勧告制度はありましたが、そもそも使われたことがなく、発動実績はありませんでした。今後は、運送事業者が荷主から不利益な強要、不当な輸送を強いられた時には、きちんと荷主に勧告をして、荷主の名前を公表しようということになりました。これは、相当なペナルティになると我々はとらえております。荷主も規模の大小はありますが、やはり社会的な信用が重要ですので、そのような強要をしたということが公になるのは、相当な抑止力になるであろうと考え、この仕組みを考えました。最終的には悪質なところは公表までするという、抑止力のある改正だと思います。

資料の23ページに書いておりますように、制度の対象に貨物軽自動車運送事業者を追加したり、荷主公表を法律として明らかにしたり、国交大臣から所管業種指定以外の荷主に対しても直接働きかけができるという規定を設けたりして、悪質なところにはきちんと対応していく方向性で考えております。

もうひとつ、最低車両台数5台についてですが、物流二法の改正により免許制から許可制に変えた時点から、政府の大方針として、アメリカ流の経済規制緩和政策を日本にも導入すべきだということがあり、最低車両台数もどんどん減らされていった経緯があります。そうしたことから、悪質な事業者が不当に安い価格で荷主から契約を勝ち取るといった、運送事業者間で公平な競争ができない状況がございましたので、今回、議員立法で貨物自動車運送事業法改正となり、規制を適正化していくことになりました。

しかし、最低車両台数5台という規定を10台に変えられるかということ、既に免許取得している事業者に対していきなり廃止するということは、憲法上の営業権の保証の問題もあり難しいと思われれます。逆に貸し切りバスなどは更新制度を導入して適正化を図っており、悪質な事業者は業界から出て行ってもらおうという方向で取り組んでいきたいと考えています。制度の具体化はこれからの取り組みではありますが、良質な事業者が残っていくようにしたいと思っています。

Gマーク制度も、事業者は荷主に対して、安全性を優先している事業所であることを知らしめるためにGマークを取得し、荷主にはそれを理解していただき、Gマークを取得した事業所を活用していただく、ということをも目的とした取り組みです。そのような趣旨をもっと浸透させていかなければならないと考えます。今後こうした取り組みを進めていきたいと思っています。

(小野座長)

荷主勧告において、国交省としては所管業種ではないのでペナルティは課せられないけれども、名前を公表するということですね。例えば荷主がメーカーならば、経産省と協力して国交省が名前を出し、経産省から指導していただく、農水産品関係の荷主であれば、農水省と協力して名前を出し、農水省から指導していただくということです。

それでは、次の議題に入りたいと思います。働き方改革関連法について、事務局からよろしくお願ひします。

### 3. 働き方改革関連法について

・事務局（福岡労働局）より、資料3（資料NO. 基-1~4）に基づき、働き方改革関連法、時間外労働の上限規制、年5日の年次有給休暇の確実な取得について、説明が行われた。

（小野座長）

これに関してのご質問、最後に全体に対しての質問はありませんか。労働局からセミナーのご紹介がありました。運輸局からもトラック運送事業者に向けて周知することがありましたら、よろしくお願ひします。

※運輸局から、「荷主の運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたセミナー」のお知らせが行われた。

（小野座長）

議題の協議がすべて終わりました。これをもちまして本日の協議会を終了したいと思います。今年度の最後ということで、今回のご意見等は来年度の協議会の運営に反映していただきたいと思ひます。委員の皆さまには、活発なご意見をいただき、ありがとうございました。

### Ⅲ. 閉会

#### ・閉会挨拶（下野運輸局長）

皆様、長時間にわたるご議論、ありがとうございました。

個人的なことですが、平成24年から26年にかけて、本省の自動車局のほうで、トラックを含めた改善基準告示の遵守状況を確認するような、また事故防止対策を含めた業界の健全化等に取り組んだ経緯がございます。その時に痛切に感じたのは、通販などでインターネットを介して物流の対応がなされ、輸送サービスの需要が高まる中、逆にトラックドライバーの長時間労働や人手不足、健康起因事故など様々な社会的問題が起きており、トラック運送事業者の健全な発達のためには荷主の方々のご理解とご協力が大切だということです。

そのような中、今回9回目になりますが、このような形で荷主の方々とトラック運送事業者の方々、関係の皆様がとひとつの場に会し、意見交換できる場ができたということだけでも大きな前進だと考えております。それに加え、今回ガイドラインができました。振り返ると、東京でも荷待ち時間が3時間を超えることが常態化し、渋滞も大きな問題となっており、予約システムを作れないかと東京都の港湾局と一緒に検討していた

ことを覚えております。そういった経緯もあり、ガイドラインの対策の一番目に予約システムが出ているのかなと思いました。色々な物流効率化の取り組みの実例が出てきている中で、九州でも大分、宮崎の事例があります。今後も九州で良質な事例が増えていくことを期待したいと思います。

また、せっかくの機会ですので、荷主の方々にお願いしたいことがございます。先ほども申し上げたように、荷主の方々のご理解とご協力がなければ、トラックドライバーの長時間労働、それに伴う事故も防げません。特に、適正な運賃・料金をトラック事業者が確保できないと、ドライバー不足や事故につながるという構造的なところをご理解いただき、適正なコストの支払いについてご協力いただけますようお願いいたします。トラック事業者は固定費が多く、すぐにはコストが削減できない状況です。適正な運賃料金を払っていただくことが、業界の健全な発達につながるということをご理解いただきたいと思います。

もうひとつ、約6万のトラック事業者の中で、Gマークの取得に取り組むような良質な事業者とそうでない事業者が存在します。荷主側からすると安い運賃を提供する事業者を選びやすいという実態がありますが、そうではなく、きちんとした良質なサービスを提供できる事業者を見極め、選別していただきたいと思っております。そのためにGマーク制度やホワイト物流など、見える化を進めているので、ぜひご理解いただき、賢明な選択をしていただきたいと思います。

我々は、所管する事業者に対して、生産性の向上や健全な事業の発達のための取り組みを支援していきたいと思っております。トラック事業者と荷主の皆様にはWINWINの関係、良好な関係で、社会の健全な発達につなげていっていただきたいと切にお願いしまして、挨拶とさせていただきます。今日はありがとうございました。

(事務局)

ありがとうございました。委員の皆様には、長時間にわたり熱心なご討議をありがとうございました。本日いただきました貴重なご意見は、今後の協議会の検討課題として生かして参りたいと思っております。

なお、本日の協議会の議事録につきましては、事務局にて作成の上、委員の皆様にご確認いただき、九州運輸局のホームページにて公表させていただきますので、ご了承いただけますようお願いいたします。

次回の開催は来年度となっております。具体的な日時につきましては未定ですので、追ってご連絡させていただきます。委員の皆様におかれましては、引き続きご参画のほど、よろしくをお願いいたします。

これをもちまして、「第9回トラック輸送における取引環境・労働時間改善 福岡県地方協議会」を閉会いたします。本日はありがとうございました。