

第4回香川県トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会 議事録

1. 日時

平成28年12月19日（月） 14時00分～15時30分

2. 場所

香川県トラック総合会館4階会議室

3. 出席者

宍戸 栄徳		香川大学 名誉教授
田頭 善郎		四国経済連合会 事務局長
高島 正博	(ご欠席)	香川県商工会議所連合会 専務理事
田中 賢二		大倉工業株式会社 合成樹脂事業部事業支援部業務グループ次長
眞鍋 宣訓		四国化成工業株式会社 建材事業物流購買部長
梅原 康利	(ご欠席)	テーブルマーク株式会社 物流部長
楠木 寿嗣		一般社団法人香川県トラック協会 会長
香川 辰夫		日本通運株式会社 四国支店 ネットワーク次長
田中 正治		三豊運送株式会社 代表取締役
塩田 学	(ご欠席)	林田物流株式会社 代表取締役
白井 聡		琴平急配株式会社 代表取締役
藪下 壽博		全日本運輸産業労働組合連合会 香川県協議会議長
中村 英介		日本労働組合総連合会香川県連合会 四国ヤマトホームコンビニエンス労働組合委員長
村野 卓男		香川労働局 労働基準部長
瀬部 充一		四国運輸局長
佐野 満		四国運輸局香川運輸支局長

4. 開会挨拶

開会の挨拶（事務局）

省略

【村野労働基準部長】

ただ今ご紹介に与りました村野です。再度、よろしくお願ひいたします。

今般、香川県トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会を開催するにあたりまして、委員の皆様におかれましては、お忙しい中、ご参集いただき、また日頃から労働行政の円滑な推進につきまして、格別のご理解とご協力を賜っていますことを、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

トラック運送業において、総労働時間が長くなっていることは、皆様重々ご承知していることと思いますが、その中で荷主の都合によるもの等もあり、トラック運送事業者のみの努力では長時間労働の改善を図ることが困難な状況であり、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進めることが必要と考えております。

その為には、厚生労働省だけではなく、国土交通省と学識経験者、荷主、トラック運送事業者などにより構成されました本協議会を設置いたしまして、関係者が一体となって香川県における具体的な長時間労働の実態を捉え、長時間労働の抑制とその定着を図っていく必要があると考えております。

最近、長時間労働を原因として、脳・心臓疾患を患い不幸にして亡くなられた方がいらっしゃることはご存じだと思いますが、昨年度、全国で約 250 件の認定に対しまして、約 1/3 の被害に遭われた方が自動車運転者という実情でございます。

また、一方でそういう厳しい状況が世の中に知られていることから、運転者になかなかたがらない、という人材確保の問題もあると存じております。

物流が止まるということは、経済全体にとっても非常に深刻な問題と考えておりますので、私どもも取引環境を整えながら、トラック運転者が長時間働くことなく業務をしっかりと行える労働環境の整備をしていくことが非常に重要と認識しております。

こうした背景を踏まえまして、労働関係の方々、経済関係の方々、更には企業の方々にもご参加いただいております。トラック運転者の労働環境を改善するために、皆様から幅広い意見をいただき、実りある改善協議会になればと思っております。本日はよろしくお願ひしたいと思っております。

5. トラック輸送状況の実態調査結果の修正報告等について

香川運輸支局より資料 1 並びに参考 1 及び参考 1-2 の説明。

省略

6. 長時間労働改善に向けたパイロット事業の実施について

香川運輸支局より資料 2 並びに参考 2 の説明。

省略

パイロット事業集団について委員より承認。

7. トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会の今後の進め方について

香川運輸支局より資料 3 及び資料 3-2~4 の説明。

【宋戸座長】

項目で言うと2点考えて頂きたいところがございます。1点目として、資料3-2にありますとおり実務サイドに近い方にお集まり頂き議論をして頂くWGを設置するという点でございます。もう1点として、資料3-4にありますとおり、主要荷主約700社に対して要望書を出すという点についても議論して頂ければと思います。

まず、資料3-2にある委員でWG設置することについて御異論ありませんでしょうか。

→承認

2点目の要望書につきましては、全体の進め方にも関わってくると思いますので、それぞれの委員の方にも御意見を拝聴できればと思います。

まず、楠木委員からご発言お願いいたします。

【楠木委員】

資料3-4を主要荷主700社に送付ということですが、これに同業者運送事業者は入っておりますか。

【事務局（岡本適正化事業課長）】

入っております。

【楠木委員】

というのも、大手の運送事業者5社くらいで物流の40%を、上位10社だと半分を占めており、我々の多くはその大手事業者の下請けとして運送を行っております。大手事業者は雑貨品が多く、雑貨品というのは、ホーム作業が長い。普通の荷役は2時間程度ですが、雑貨品となると長くて5~6時間、ホームに立たされることもあります。

前回参加できませんでしたので申し上げますが、実態調査結果に下請けのデータは含まれているのでしょうか。下請けが含まれていれば、もっと厳しい調査結果になると思うのですが。元請け、下請け間の労働時間改善も重要だと考えます。

【田中正委員】

楠木委員の発言の補足になりますが、荷主を持たない事業者は、ほとんどが大手事業者の幹線輸送に携わっております。大手事業者は自社で改善基準告示を守っているが、下請けはきつい運送をさせられております。先般も日本郵政の下請けがとんでもない実態だったと話がされておりました。大手事業者と下請けの間を調査すれば、もっと問題点が見つかると思います。

また、パイロット事業の選定にあたって、発荷主の協力と比べて、着荷主の協力はなかなか得られなかったのではないのでしょうか。着荷主からしたら「そちらで勝手にやったら」というスタンスなので。

【楠木委員】

発荷主より着荷主の方が時間的な問題は多いですね。

【田中正委員】

前回は申し上げたことになりましたが当社は大阪、名古屋、東京等に配送しています。あちらでは四国に一度も来たことがない担当者が配車をしています。それでは実態がわかるはずがない。

この協議会開催自体は我々の業界にとってはありがたいことと思っております。

また、村野労働基準部長から脳・心臓疾患の労災認定の内、約 1/3 が自動車運転者というお話がありましたが、長距離運転者は 50 歳を超えている方が多いのが現状であります。労災が発生した年齢別で分析はされてますでしょうか。1/3 が自動車運転者というのは、この高齢者が多いということも原因だと思います。

【事務局（鈴木首席運輸企画専門官）】

労災のデータではありませんが、参考資料 1 の 4 ページ目に、年齢別の拘束時間とその内訳、年齢別の拘束時間等の状況は調査結果として載せております。短・中距離 374 運行に対して長距離 79 運行は少ないデータではありますが。

【楠木委員】

労働時間に関しては少しでも改善したいですし、パイロット事業の結果を待ち、また分析していきたいですね。

【田中正委員】

確かに労働時間を短縮しないといけないと考えていますが、労働時間を短縮して賃金が下がると、ますます運転者がいなくなる。ですので、労働時間を短縮しつつ荷主の理解を得て運賃の値上げを交渉する。そして、それを運転者に還元することも重要だと思います。誰しも労働時間が短縮されても賃金が下がるのであれば、嫌でしょう。

後は、これも前回申し上げましたが、北海道、九州、四国から首都圏に生鮮食料品を運送する場合、改善基準告示を遵守すると、日にちがかかり鮮度が落ちてしまいます。これは生産者にとっても死活問題ですが、この辺りをどうすべきかと思うところではあります。首都圏の方々が、おいしい新鮮な生鮮食料品を食べられるのは、我々が犠牲になっているわけですから。前回（パートナーシップ会議）は JA さんも参加されていましたが、この協議会には一度も参加されていませんよね。

【楠木委員】

私の方からもう一つ荷主によく言われることは、「いつからいつまでが拘束時間なのか」、荷主からしたらうちに来てから帰るまで。しかし、実際は積み降ろしもありますし、運送中の渋滞もあります。この時間は結構大きいです。

こういう点からも、これからの課題はたくさんあると思っております。

【香川委員】

私どもは路線便をやらせていただいておりますが、荷受け側で待ち時間が多く、一番苦慮しているところでもあります。特に食料品関係になると、共同配送をさせていただいておりますが、どうしても到着した順で荷受けされます。早く下ろすには早く到着して待たなければならない。そうなりますと、業務開始時間が早まることとなります。逆に遅く到着したら、順番を待つ時間が発生しますので、午後からの業務に支障が出てしまいます。

今回出席されている委員の中では対象の方がいませんので、なかなか難しい面とは思いますが、私どもが一番の問題と考えております。

【田中正委員】

先程申し上げましたが、労働時間短縮を行わなければならないが、それによって賃金が下がって、ますます運転者不足になることは、我々運送事業者が一番深刻にとらえております。

【白井委員】

当社の場合は前回も申し上げましたが、荷主の当日オーダーで待ち時間が発生しております。朝に荷降ろして、次のオーダーが出るのが午後の3~4時。その時間まで待たされて、そこから積み込みを行います。

協議会での取り組みを荷主にアピールして何かしら改善できたらと思っておりますし、今やっていることは無駄と考えておりませんので、是非結果を出していただければと思います。

【田頭委員】

初めて協議会に参加させていただきましたので、ご質問しますが、資料3-4は、今協議会の一環として荷主に発出するという事でよろしいでしょうか。

【宋戸座長】

その通りです。

【田頭委員】

四国経済連合会には会員が300社程いますが、その方々にこちらから周知することでご協力させていただくというイメージになるのでしょうか。また、この主要荷主700社は全国の荷主でしょうか。

【事務局（岡本適正化事業課長）】

一昨年、香川県トラック協会の会員の皆様に取引のある荷主を出していただきました。それが全国約700社ということになります。

【田頭委員】

リストは既に出来上がっていて、荷主700社に直接送付するという事ですね。

【事務局（岡本適正化事業課長）】

その予定となっております。

【田頭委員】

これに関しては、四国経済連合会として協力することはないという理解でよろしいですか。もし、こちらからも送付した方がいい場合は、送付させていただきますが、荷主 700 社に限定するのであれば、お任せいたします。

【田中賢委員】

私も資料 3-4 について確認させていただきます。主要荷主 700 社に送付は発荷主、着荷主、関係なく送付ということでしょうか。

【事務局（岡本適正化事業課長）】

基本的には発荷主になります。

【田中賢委員】

先程、運送事業者の方々から着荷主側でも問題が大きいとお話がありました。それであれば、着荷主に対して送付することも検討していかないと、発荷主だけでは不十分かと思いました。

また、下請関係では、毎年のように公正取引委員会から書類が届きます。「こういうことをしてはいけない」といった内容が。弊社の工場の間人も監査等が行われるものですから、「こういうことをしてはいけない」という認識があります。

私自身は協議会に参加させていただき、「どういう点が問題か。こういうことをしてはいけない。」と分かっています。運送関係の現場ではどのような法律があってどこの機関が監視・監督をしていて、何が良くて、何をすればダメなのかが曖昧で、認識がないと思います。認識させるためには、資料 3-4 を送付することは確かに有効だと思いますが、リーフレットを「どんな法律があって、どこの機関が監視して、違反があればどんな罰則があるか」等、もう少し具体的にしないと、「気をつけよう」という程度で終わってしまうとも思います。この辺りを検討すれば、もっと効果が望めると感じました。

【宋戸座長】

ご意見ありがとうございました。

具体的な案が示されましたが、事務局はいかがでしょうか。

【事務局（鈴木首席運輸企画専門官）】

ご指摘のあったとおり、このリーフレットは全国統一のものであり、「どんな法律に抵触するのか」等が読み取りにくいところもありますので、補完する形を取ることは可能かと考えます。

【宋戸座長】

ご指摘のあった点を入れるように要望を出すことは可能ですか。

【事務局（鈴木首席運輸企画専門官）】

既に発出済みの県もありますので、このリーフレット自体を修正することは困難なところであります。香川県では、「法的根拠、所管する機関がどこにあるのか」等を明記した資料を添付し、補完できればと考えております。

【宋戸座長】

よろしく願いいたします。

それでは、眞鍋委員お願いいたします。

【眞鍋委員】

私どもが荷物を発送している先はお客様であるので、無理な日程というのも、お客様側の事情であることが多いです。物理的に不可能なものはお断りしますが、大体の場合はお金で解決しなければならないこととなります。ですので、このリーフレットを全国様々な業種の方に見ていただき、理解を深めることができればと思います。

今の話に関連して、弊社が行っていることを申し上げます。

弊社は建材を取り扱っておりますので、様々な現場に持って行くことや着時間の指定を受けることがあります。基本的に運賃を商品に含んでおりますが、イレギュラーな配送をした場合は、お客様から運賃を別でいただくことを、営業からしてみれば立場が弱いのでなかなか難しいですが、代理店や工事店に伝えております。

運賃がいただけるのであれば、それに見合った配送をする、通常2日かかるところをどうしても翌日ということであれば、運転者を2名手配する、そうすると、この運賃になる、といったことを理解が得られるよう全国で訴えております。

また、建材業界では、すぐに必要でもないのに、注文した翌日には納品が一般的になっており、急いで配送して商品が痛むということが多分にあります。

私自身、何故翌日必要なのかと思っていたことと、四国化成は輸送品質が悪いとお叱りを受けたことがあったので、全国の有力なお客様の元へ足を運びお話をお伺いしました。その時に、無理して翌日に納品しなくてもいい、中1日かかってもいいので、きちんとした商品を配送して欲しい、というお言葉をいただきましたので、それであれば、しっかりした丁寧な配送を心掛けよう、ということになりました。

運び方を一つ一つ適切にしていくことで、私どもも運送事業者の方々に無理難題を申し上げることもなくなると思います。どれだけ成果が出るか分かりませんが、一生懸命取り組んでおりますので、よろしく願いいたします。

【楠木委員】

中1日翌々日でもいいというのは、どれくらいの距離になりますか。

【眞鍋委員】

四国から東海、関東になります。

【楠木委員】

運送事業者からしたら、翌々日になると運転者の稼働率が悪くなるので、賃金が安くなりますが。

【眞鍋委員】

路線便が中心になりますので、中継地点で無理して積卸しするのではなく、1日中継地点で置かせてもらう等を行っております。

【宋戸座長】

ここまでのご意見を聞いたところ、やはり着荷主側での問題も大きいと感じられます。田中賢委員のご発言に戻りますが、資料3-4を着荷主へ発出する手立ては何かありませんか。

【事務局（鈴木首席運輸企画専門官）】

着荷主のデータが整っておりませんので、すぐに対応は難しいところであります。

【田中正委員】

発荷主が着荷主であることもありますね。そういう荷主は資料3-4を見た時、着荷主側としての問題も理解していただけるのではないのでしょうか。

【眞鍋委員】

弊社は物流購買部なので、発荷主でもあり着荷主でもある部署になりますが、会社によれば、発荷主としての部署、着荷主としての部署が別々の場合があるかも知れません。

【宋戸座長】

それでは、着荷主としての部署にも目に触れる配慮をしていただけませんか。

【田中賢委員】

リーフレットの内容が発荷主側になっているので、このままだと、発荷主の部署しか見ることがないと思います。

【田中正委員】

着荷主側の問題は運送事業者が一番分かっています。発荷主は、問題がある着荷主があれば、こちらのほうから改善をお願いします、と言ってくれますが、それをすると、運送事業者が密告したということになります。極端な例になりますが、そういう運送事業者はいらない、となる場合もあります。

【田中賢委員】

資料3-4のような文書を発出することは本当に効き目があると思います。ですので、先ほども申し上げましたが、どんな罰則があるのか等をもう少し具体的にできればより効果があると思います。

【楠木委員】

昔は過積載が問題になっていましたが、荷主も理解してくれ、最近では少なくなってきました。これはこういう会議を行い、対策を積み重ねた結果だと思えます。

今回も、これを第一弾として、これから積み重ねることができればと思います。

【宋戸座長】

時間の関係もありますので、この資料 3-4 の件は WG で議論するという事で問題ないでしょうか。

【事務局（鈴木首席運輸企画専門官）】

リーフレットの内容を煮詰めるのであれば、1~2 月に WG を開催し、3 月に発出になろうかと思いますが、WG 開催にあたっては、お忙しい時期に委員の皆様のご対応が可能かどうかという懸念点があります。

【宋戸座長】

確かに WG の開催時期は懸念ではありますが、せつかくであれば、効果的な文書を発出したいと思えますね。

【田中賢委員】

今回は第一弾として、資料 3-4 を発出で構わないと思えます。次の手を打つ時に、第二弾、第三弾として、よりよいものを作っていければと思います。

【事務局（鈴木首席運輸企画専門官）】

それでは、発荷主宛てが多くはなりますが、資料 3-4 を発出させていただきます。

そして、1 月以降になりますが、着荷主にも受け止めていただけるようなものを作るように、WG の開催に向けて取り組んでいきたいと思えますので、よろしく願いいたします。

【宋戸座長】

ありがとうございました。

次は実際の運転者の方のご意見となります。藪下さんお願いいたします。

【藪下委員】

資料 2 について、短期的課題の中に、時間指定によって手待ち時間の短縮とありますが、長距離の上りの方はクリアできると思えます。しかし、下りで荷物を積んで帰ってくる時に負担にならないか、という懸念があります。

また、雑貨品のホーム作業や運行方法については、四国からであれば中部辺りの中継地点で作業員とホームに接車した車両を構えば、コスト増にはなるかもしれませんが、労働時間短縮には繋がっていくのかな、と思えました。

最後に、多くのご意見が出ました資料 3-4 について、香川県において荷主勧告が発出された事例はございますか。

【事務局（鈴木首席運輸企画専門官）】

直近3年では、荷主勧告が発出された事例はございません。

【藪下委員】

全国的にはございますか。

【事務局（鈴木首席運輸企画専門官）】

全国では聞き及んでおりますが、具体的な詳細についてはこちらでは把握できておりません。

【藪下委員】

荷主勧告の制度について存じている荷主も多いと思いますが、再度認識させるという点でありがたいと考えます。

また、改善基準告示について、一つの荷主の専属であれば、もっと周知できると思いますが、複数の荷主を持つのであれば、全てに周知は難しいところではあるのかな、と思います。

【中村委員】

パイロット事業の荷主の方々にも、資料3-4を案内し周知しているのでしょうか。

【事務局（鈴木首席運輸企画専門官）】

パイロット事業の荷主には発出はいたしませんでしたが、事業集団として取組みの説明過程で、説明資料としての使用はいたしました。

【宋戸座長】

ありがとうございました。

この議題につきましては、資料3-2にあるような委員でWGを設置すること、資料3-4の文書を荷主約700社に発出すること、これにつきましては、着荷主にもアピールできるような文書をこれからWGで検討すること、以上をご承認いただけますでしょうか。

→承認

8. その他

香川運輸支局より資料4の説明。

省略

9. 閉会挨拶

【事務局（鈴木首席運輸企画専門官）】

長時間に渡り、熱心なご議論をいただき、誠にありがとうございました。

WGは1~2月、協議会は3月に開催を予定しておりますが、日程等につきましては、追ってご連絡させていただきます。何かと忙しい時期だとは存じますが、ご協力の程よろしく願いいたします。