

第5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29年3月13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
大西 玉喜	四国経済連合会 常務理事
後藤 佳樹	香川県商工会議所連合会 高松商工会議所 企画・広報担当主幹
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 (ご欠席)	四国化成工業株式会社 建材事業物流購買部長
梅原 康利	テーブルマーク株式会社 物流部長
楠木 寿嗣 (ご欠席)	一般社団法人香川県トラック協会 会長
小野 剛生	日本通運株式会社 四国支店 営業次長
田中 正治	三豊運送株式会社 代表取締役
塩田 学	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

【宍戸座長】

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ということで、皆様もご存じのとおり、最近宅配事業者のトラック運転者の労働時間が悪くなっていることが、社会的に問題になっております。宅配事業にかかわらず、他のトラック事業でも同じような状況となっております。

トラック運転者の労働時間に対する改善ということで、この協議会を開催しているわけですが、トラック事業者だけの努力だけではなかなか解決できない問題がありまして、特に荷主事業者の協力なしでは解決できないことが想定されております。

この協議会で皆様のお知恵を拝借して、少しでも改善できるよう努力していきたいと思っておりますので、ご協力の程よろしくお願いいたします。

5. 長時間労働の改善に向けたパイロット事業について

日本 PMI コンサルティング株式会社 小坂社長より資料 1 の説明。
省略

香川運輸支局より平成 29 年度のパイロット事業の事業集団の説明。

事業集団の変更を予定。平成 27 年度に実施したアンケート結果に基づき、運転者の拘束時間の長い品目である化学工業品の製造事業者で検討するも、業種にこだわることなく課題解決に意欲のある集団を選定する方向。

【宍戸座長】

資料 1 の最終ページに今後の課題について「着荷主における待機時間等の課題」とありますが、この課題については、今までの協議会でも議論されております。今年度のパイロット事業内では取り組まれておりませんが、限られた条件の中で改善されている点もございます。それらの点についてご意見等をお願いいたします。

【小野委員】

16 ページに「配車指示前に検査待ち情報を入手により待機時間の削減」とありますが、いつの時点で運転者は出勤しているのでしょうか。

【小坂社長】

今回のパイロット事業の中では、運転者の出勤後だと拘束時間に含まれますので、運転者の出勤前に検査情報を入手できるような形で改善を行いました。検査が遅れていれば即座に運転者に連絡し、出勤時間を遅らせる仕組みとなっております。

【宍戸座長】

今回の事業集団はグループ会社間という恵まれた条件だと思っておりますが、このような運送形態は全体の何割を占めているのでしょうか。稀な形態のように思えますが。

【梅原委員】

確かにグループ会社間、社内間は恵まれた条件ではありますが、一足飛びに一般ユーザーを相手に、というのはなかなか難しいので、改善に向けた第一歩としてはいい取り組みだと感じました。

弊社の場合、社内間の配送はパレット輸送を検討しておりますが、資料1にもありましたとおり積載率が悪くなりコストアップになってしまう問題が発生しております。荷主側の勝手な都合になりますが、そのコストアップの部分を積み降ろし時間も短縮され、力仕事も減るのだから運送事業者に負担してもらおうという考えもありましたが、運送事業者もギリギリの運賃であり、いい回答を得ておりません。

我々も改善しなければならないという思いがありますが、なかなかいい方法がなく手詰まりになっているのが実情でございます。

【田中正委員】

パレット輸送についてですが、確かに運転者の負担軽減にはなりますが、パレットを準備して回収するという費用負担がかかります。

パレットの上に数十万の荷物を積んでいるわけですから、パレットは荷物の一部という感覚で、返却してくれない着荷主もいます。

また、発荷主側のパレットであることから、返却されないパレットについて僅かな負担をしてくれる着荷主もありますが、この問題は弊社だけではないと思います。

【梅原委員】

田中委員がおっしゃるとおり、パレットの回収については、レンタルパレットを使用するにしてもコストがかかるので、非常に厳しいことは存じております。

多種多様な納品形態により、いきなり全ての配送を改善することは難しいので、社内間配送の改善を命題にしており、できるところから改善に取り組んでいるところであります。弊社の場合は、新潟にも主要工場があり、新潟から関東方面に出荷するために社内間での貨物の移動がありますので、そこを改善できれば、全体の4割は改善されると考えております。

【藪下委員】

労働者の立場から申し上げますと、資料1の中で「貨物の汚破損のリスクからパレットの使用を断念した」とありますが、最終的な荷下ろしまで考えると、補助作業員を付けられるのであればパレットを使用することは運転者の負担軽減に効果的だと思います。「積み込み作業時間を短縮するために補助作業員1名をサポートに入れる」というお話は興味深かったですが、補助作業員の人件費の問題も無視できないと感じました。

また、「最下段にパレット単位で積載し、上部に更にパレットを積載した場合、荷室天井と最上部の貨物の空間が空き、積載率が悪化」とありましたが、冷凍食品は天井まで積み込むのが現状であるので、実験で使用した貨物は重いものなのかな、と思いました。

【梅原委員】

冷気が全体に循環するように荷室天井と貨物の間はある程度空けるようになっております。弊社の場合、商品を梱包する作業は機械化しており、機械が梱包しやすいようにダンボールの上部まで商品を入れておりませんので、積み過ぎるとダンボールが潰れてしまい、難しい状況になっております。

また、一部パレット輸送も行っておりますが、積載率が2～3割落ちております。

【宍戸座長】

ありがとうございました。

最初のパイロット事業の報告に戻りますが、運転者が検査情報を聞いてから出勤することで拘束時間が減少するというのですが、会社としては運転者を拘束していなくても、運転者にとっては実質拘束されているように感じます。

【小坂社長】

おっしゃるとおり、改善基準告示上では改善されても、運転者の心理的な負担等までが軽減するわけではありません。しかし、検査待ちにより出勤時間をずらされることは、1か月に1~2回程度ですので、許容範囲と考えております。

【田中正委員】

月によっては検査待ちの回数が多く発生することも想定されることから、荷物の出荷時間に合わせて出勤するという事は難しいと思われまます。弊社の場合、運転者が8～9時に出社し、午前中は会社で待機することがほとんどです。

それと、得意先に積込みの時間を指定されて向かう場合ですが、時間に間に合わなければペナルティがあります。向かう途中で何が起こるか分からないので、結局早めに向かって得意先の近くで待機しており、待機中にエンジンをかけっ放しだと苦情も出るので、真夏でもエンジンを切って待機しているのが現状です。

【塩田委員】

パイロット事業を行い、労働時間が削減されたという結果はいいと思いますが、賃金に影響が出るのであれば、運転者にとって困るのかなと思いました。労働環境が改善されても賃金が減るようでは運転者の意欲がなくなります。労働時間が削減されても賃金は今までどおりという形を、運送事業者だけでなくお客様と共に取り組んでいければと思います。

最近、宅配業界のことがマスコミに取り上げられていますが、中小零細企業は労働力不足、また労働力不足による長時間労働に悩んでおりますので、ありがたいことです。労働力不足の原因は免許区分の変更もあると思えます。新しい普通免許では、8t未満の中型車を運転できなくなりました。それが10年続き、若い運転者が集まらなくなって、運転者は高齢化してしまいました。

この協議会が、運送業界について運送事業者、お客様だけでなく行政の方々も考えるきっかけになればと思います。

【白井委員】

前回は申し上げましたが、弊社は当日オーダーの発注待ち時間が多いことが問題であり、荷物を下ろしてすぐ積み込みがベストですが、なかなかそこまで至らないことが現状です。

【小野委員】

塩田委員もおっしゃりましたが、若い世代が増えないことが一番の問題だと捉えております。今の運送業界に魅力がないのか、労働環境が厳しいと思われているのか、賃金が少ないと思われているのか、様々な原因があると思います。我々の歴史を次の世代に繋げていくことが大事だと思いますので、荷主も一体となった環境づくりが今後の課題だと考えます。

今回のパイロット事業で、労働時間が削減されたという結果は素晴らしいことですので、今後も続けていただければと思います。

【藪下委員】

パレットを使用することによって、バラ積みするより荷作業が1回減り、逆に貨物の汚破損のリスクは減ると思いますので、労働時間削減の面からもパレット輸送ができればと思います。私は、賃金も大事ですが労働環境が良くなれば何よりと考えます。

免許制度につきましては、準中型免許が新設されたことによって多少は門戸が広がったと感じます。

【中村委員】

宍戸座長も触れられましたが、パイロット事業内の検査情報を聞いてから出勤するということは、運転者にとっては実質拘束されているので苦痛だと感じました。

【大西委員】

経済団体の立場からすると、人手不足等により物流が滞るということは非常に問題だと捉えています。

本日参加させていただいて、パイロット事業により労働時間の削減等、労働環境が改善されることは分かりましたが、そこで得た成果物を誰が享受するのか、ということが今後の課題だと思います。荷主、運送事業者、運転者、それぞれが win-win になれるように詰めていければと思います。

【後藤委員】

宅配便のように荷物の取扱いはこれからも増えると思いますので、発荷主、着荷主、お互いの立場があると思いますが、お互い歩み寄って、若い世代が増えるための環境づくりをできればと思いました。

経済発展のためにも物流は欠かせないものですので、よろしく願いいたします。

【田中賢委員】

検査情報を聞いてから出勤するということは、労働時間は削減されているが実質拘束されているのではないかというご意見や、パレット輸送を検討したが、積載率の悪化に伴うコストアップによって断念したという報告のとおり、一見効果が出たように見えて、別の問題が出てきました。これらの問題は労働環境を改善する上で、根本的な問題となります。

グループ会社間という恵まれた条件の中でしたが、これらの根本的な問題が浮き彫りになったことは

非常に良かったと思います。これらの根本的な問題に踏み込んでいけるかどうか、今後の課題だと感じました。

【宍戸座長】

ありがとうございました。

以上を踏まえ、次年度のパイロット事業については事務局で選定を行うことでよろしいでしょうか。

→異議なし。

6. 着荷主への要請について

香川運輸支局より資料2の説明。

省略

「全国各地に配送しているので、地方単位の取り組みだけだと限界があることから、全国の着荷主へ要請する等、全国で統一的な取り組みが必要である」というWGの検討結果を報告。協議会の議事報告として中央に意見を上げるとともに、検討課題として中央で取り上げてくれることを願います。

7. その他

香川運輸支局より参考1～3の説明。

省略

8. 閉会挨拶

【事務局（鈴木首席運輸企画専門官）】

長時間にわたり熱心なご議論を頂き誠にありがとうございました。予定の時間となりましたので、これで本日の協議会は終了させていただきます。

次回の開催は5月頃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。

本日は、誠にありがとうございました。

以上