

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30年3月29日（木） 14時00分～16時00分

2. 場 所

香川県トラック協会安全研修センター3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
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 (ご欠席)	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
公文 雅裕	日本通運株式会社 四国支店 部長
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
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
岡 千人志	四国運輸局自動車交通部長
高橋 雄二	四国運輸局香川運輸支局長

4. 長時間労働の改善に向けたパイロット事業について

議事1「長時間労働の改善に向けたパイロット事業について」資料1に基づき事務局より説明。
説明内容省略

【宍戸座長】

ただ今の説明につきましてご質問のある方はおられますか。無いようでしたら、ただ今の説明につきまして各委員からご意見を伺います。

【自動車交通部長】

資料の18ページについてですが、これまでは香川県から熊本県まで陸上輸送していた物を八幡浜出発・着、臼杵出発・着の形でルート変更をされておりますが、このような形にできたのは大手の事業者だからこそ可能だったのかという点と、26ページのコストが20~25%増えたと言うことですが、10t車から20t車に車を変えて、積載重量ではなく容積率で換算するとコストアップと表現されていますが、一人で10t車を運行しているというのと、二人で分け合って20t車を運行していて容積率が1.4倍になったのであれば、コストは下がっているのではないかと、という2点をお伺いします。

【事務局】

まず1点目、大手だからできたのかという点について、今回実輸送を担当したB社は高松、八幡浜、臼杵、八代にそれぞれ営業所を持つ大規模事業者であったからこそ成功したという可能性は高いと言えます。

2点目のコストアップについて、こちらは具体的な運賃については公表することができないため、原価を踏まえた想定モデル的なコストで説明すると、10t車が元々運行する場合片道15万円、往復で30万円程度の原価コストが発生します。対してセミトレーラーで運行する場合、片道で26万円、往復で52万円程度の原価コストが発生します。この前提で積載単位あたりのコストを計算すると、10t車で1.5万円/t、セミトレーラーだと14tの運送が可能のため1.8571万円/tとなり、通算していくと片道1運送あたり5万円程度のコストアップとなってしまうこととなります。

対象集団の方に確認したところ、確かにコストアップにはなるが、運転者が日帰り運行でき、かつ労働時間の縮減ともなることから、人材不足対策にも十分効果が望めるのではないかという意見もありました。ですが、発着荷主にコストアップした結果赤字となってしまう部分の負担をどこまで求められるかが課題になるとの意見でした。

今回2往復の運行を実施してみたが、結局20万円程度の赤字になったと言うことを聞いています。

【香川運輸支局長】

補足説明させていただくと、改善後はコスト負担片道5万円アップと言うことがクローズアップされているようですが、これを人件費でみると、今まで2泊3日あるいは3泊4日かかっていたものが日帰り運行できるということ、3日ないし4日の運行で行っていたものを1日で終わら

せられるということなので、今回実証実験で短期間の運行に留まってしまい長期的な計算ができていませんが、長期的な視点でコストを考慮する余地があると考えられます。

【宍戸座長】

改善前に 10 t 車で運行していたものを 20 t トレーラーに変更した理由はなぜでしょうか。

【事務局】

無人航走で貨物を輸送し、かつ運転者がフェリーの時間に拘束されないようにするためには、トラクタとトレーラーを使用することで貨物を港まで運送し、トレーラーのみを無人航走させる必要があったためです。そうなると、シャーシー+ヘッドの組み合わせとして主流となる車格を使おうとすると、20t シャーシーになってしまったということです。

【宍戸座長】

では、今まで普通の車に積むことを前提として 10t 単位で物を運んでいたところを今回のパイロット事業をやることとしたときに、20t 単位で荷物をまとめるなどの取組を行えば、結果は変化するのでしょうか。

【事務局】

今回の実証実験は期間も短く、また実施時期も急だったため細かい荷物の整理ができませんでした。従来規格での貨物運搬と、使用車輛規模が適当で無かったと言うことはあると考えられます。

【宍戸座長】

車輛が大きくなればその分コストも運賃もかかってしまう、ということの配慮が必要と言うことですね。

【事務局】

その通りです。

【藪下委員】

18 ページの図を確認すると、運行を四国と九州に分割していますが、八幡浜と臼杵にそれぞれ運送事業者の営業所が有り、そこでそれぞれ運行管理を行った上でのパイロット事業だったのでしょうか。

【事務局】

今回取組を行った事業者は比較的全国区の事業者であり、高松・八幡浜・臼杵・八代にそれぞれ営業所が有り、そちらで運行管理を行ったということです。

【藪下委員】

27 ページにフェリーへのシャーシー積み込みはフェリー会社がやるとなっていますが、この費用はどう算定されているのでしょうか。

【事務局】

フェリーの積み込みについては、フェリー運賃の中に含まれています。

【自動車交通部長】

今回 2 泊 3 日の運行を日帰りに納めることができたと言うことで、非常に良いパイロット事業だったと感じています。

【藪下委員】

33 ページの中部地方への運送について、改善後の休息时间 8 時間取得は幹線輸送にとっては非常にありがたいことと思いますが、この荷物をそのまま現場まで持って行くなど幹線以降の支線についてはどのようになっていますか。

【事務局】

幹線輸送以降の配送については別の事業者が別途実施しています。このデポは主に幹線輸送の集積基地として機能しており、支線輸送に関する取り卸しについては影響が無いと伺っています。

【中村委員】

コストアップについて、運送に係るコストの内訳に人件費は算定されていますか。

【塩田委員】

人件費について、労働時間は減るものの必要人員は 2 名になるので固定費がかかってしまいます。トータルで見た場合人件費は下がるかもしれませんが、運送に用いる車輛の大型化があるため、維持費、燃料費、高速料金などのコストが大幅に上昇してしまうので、先ほど(事務局):が言われたように積載重量相当の運送料増加が見込めるならばコストダウンになると考えています。

10 t 車のコストで運送できるトレーラーを開発してくれたらコストも下がるでしょう。

【中村委員】

逆に、20 t トレーラーを使用した香川から熊本の陸上輸送していたとして、今回のようにモーダルシフトに変更したらコストは下がりますか。

【塩田委員】

単純に 10t 車を使ってモーダルシフトをやれば、コストは変わってくるのではないかと思います。

【中村委員】

同一規模の車輛を陸上輸送からモーダルシフトにすればコストが下がるというのであれば、業

界が既にモーダルシフトなどは行っているのでしょうか。

【塩田委員】

単純に積載重量を最重要視するような荷物を運ぶのであればそうなっています。今回のお客様は積載重量よりも積載体積が重視される荷物で、車輛を大きくしてもそれだけ運べる荷物が増えなかったことからこうなってしまったが、荷物が単純に積載重量のみで運べる量が変わる物ならすぐにモーダルシフトに変わるでしょう。

【楠木委員】

積載重量を最重要視するような貨物の運送であれば、10 t 車の陸上運送を 20 t トレーラーの陸上運送に変更してもコストダウンには変わらないのではないのでしょうか。また、フェリーを使うのであれば、10 t 車をそのままフェリーに乗せて四国と九州で車輛のみ入れ替えればコストダウンもできたのでは無いのでしょうか。

【塩田委員】

拘束時間を減らすことができるメリットがありますが、コストについてはその通りだと思います。

【香川運輸支局長】

今回の実証実験の最大の目標は乗務員の環境と長時間労働の改善にありますので、コストはある程度度外視した面があります。

【田中委員】

当社は長年にわたり新居浜から名古屋に毎日定期的に貨物を運送しており、運転者の労働時間改善を目指して新居浜港から神戸港までフェリーによる運送を行い、8 時間の休憩時間になるよう設定していますが、フェリーに乗せた場合合計で 16 時間の運行時間がかかり、約半分が休憩時間となっています。

このモーダルシフトに変更するにあたり、運転手側とはフェリーに乗船している間の賃金について問題になっていました。つまり、陸上輸送すれば本来 8 時間で新居浜から名古屋まで着くので倍の時間がかかるのと、フェリーに乗船している時間も拘束時間になってしまうのでその時間も賃金を支払ってもらいたいと言うことでした。

長時間労働の改善にモーダルシフトが有効なのは理解できますが、特に九州から大阪などへの長時間航走ならおよそ 20 時間は実際に運転していない拘束時間になってしまい、賃金を支払う必要が出てきます。この部分は荷主に負担をお願いすることが難しく、自社で持っているのが現状です。

【楠木委員】

6 時間も 8 時間もフェリー乗船時間があるのなら、それこそ無人航走にすれば効率が良いのではないのでしょうか

【田中委員】

無人航走を行うためには到着した港の近辺に営業所があり、そこで運行管理できる体制が必要で、それができるのはB社のような大手企業だけになります。

【楠木委員】

新居浜港に持って行く便と、神戸で受け取って名古屋に運ぶ便があれば今回の実験と同じように出来、拘束時間も発生しないのではないのでしょうか。

【田中委員】

当社は有人航走になりますが、新居浜から神戸までの乗船時間兼休息时间として8時間を確保することができるので、乗務時間の時間短縮には間違いなくなっています。

ただ、やはり時間がかかるのとフェリー代のコストが高いことが問題です。

【塩田委員】

結局モーダルシフトというのは運転者に運転させずに物を運ぶことであり、そこにどうしてもコストがかかります。また、運転者からしても拘束時間が短くなることで給与が低くなります。従来の給与のままコストアップだけ受けるというのは経営としては受け入れ難いと思います。

【宍戸座長】

いろいろな意見が出ましたが、トラック・トレーラーに関わらず無人航走を行うには、一定規模以上の事業者でないと難しく、営業所ごとに車輛や運転者を配置・管理できなければならないということでしょうか。

【塩田委員】

ジョイントバーターなどでトレーラーの共同輸送ができれば中小規模の事業者でも可能かもしれません。

【楠木委員】

複数の企業で一つの車を使って運送できるのなら大規模事業者でなくても可能ですが、他社の車を利用して貨物を運送するとなると法的な問題があります。シャーシーだけなら共同輸送もできますが、10tトラックを使ってそのようなことはできないでしょう。

【宍戸座長】

部分的にメリットはありますが、法的制約等今後克服すべき項目が多く、今回の実験では対応できなかったと言うことでしょうか。

【塩田委員】

今回の実験の場合はコスト増加が勝りましたが、これが積載量重視の貨物を運送していたら、

コスト上昇よりも効率が上がっていたのではないかと思います。

【宍戸座長】

非常にうまくいく可能性はありますが、それが万能に使える物ではありません。今回香川県で検討した結果、運送に係るコストと輸送効率の問題等が確認できたので、続いて検討する事項としたいと思います。

【塩田委員】

中部地方の方で少し補足したいのですが、この事業は発荷主と着荷主が同じでお客様であり、発着の意思疎通が非常にスムーズでした。また、元々それほど問題があった運行ではなく、荷卸のタイミングを移すことについてもサプライチェーンに大きな影響を与えることもありませんでした。これらの好条件が重なった結果、2～3時間の拘束時間の短縮が容易に実現可能になりました。

【宍戸座長】

九州方面は、実際の運行を担う運送事業者の工夫によって実現した印象が大きかったのですが、中部の方は発着荷主の積極的な協力によって実現したという印象が強くなります。このように、荷主が協力することで大きな効果を上げられることを皆様にご周知いただきたいと思います。

時間が近づいて来ましたので、このあたりで次の議題に移ります。

議題2「来年度のコンサルティング事業について」(事務局)から説明をお願いします。

5. 来年度のコンサルティング事業について

議題2「来年度のコンサルティング事業について」事務局より説明

説明内容省略

【宍戸座長】

それでは議題2について、各委員からご意見を伺います。

【香川運輸支局長】

今の説明に補足いたします。28年度、29年度のパイロット事業を元に30年度のガイドラインを策定するというので、この協議会においても2年間取り組んでいただいたところでもあります。

先ほど事務局から説明がありましたが、30年度のコンサルティング事業について香川県で実施することが決定しております。事業者の皆様におかれましては、30年度においてもコンサルティング事業についてご協力をいただけますようお願いいたします。

【自動車交通部長】

加えて補足しますと、香川県ではコンサルティング事業を実施しますが、他の3県においてもコンサルティング事業にはなりません。引き続きこの協議会で取引環境の改善や労働時間の改善について各県で取り組んでいくことになっております。

【宍戸座長】

先ほど資料 2 に基づいて説明がありましたが、1 ページ目のコンサルティング事業の説明で、「パイロット事業で得た成果と課題を踏まえて」とあるのは、今まで香川県のパイロット事業で得た成果と課題を踏まえて実施するものでしょうか、それとも全国的に実施されてきたパイロット事業から収集されて得られた成果と課題を踏まえて実施されるものでしょうか。

【香川運輸支局長】

全国で実施された好事例がありましても、地域的な問題もあるためそのまま適用できるとは考えておりません。香川県で実施されたパイロット事業で得た成果と課題を踏まえて取り組むものになると考えております。

29 年度に香川県で実施したパイロット事業では、荷主企業の積極的な協力を得られたため、モーダルシフトや中部デポでの時間短縮などの成果が得られました。ただ、そこでも追加調査ということで、新たに判明した問題点などを深掘りしていくことや、今回のように荷主企業が全国規模で展開している場合、複数企業で遠距離輸送するための中継輸送などの取組を模索するといった取組を考えております。

【宍戸座長】

各委員の皆様からいただきましたご意見等を踏まえ、次年度実施予定の「コンサルティング事業」の具体的な候補の選定は、事務局で行うこととさせていただいてよろしいでしょうか。

以降、特に意見なし。

6. その他

議題 3 「その他」について 「第 8 回中央協議会」の報告 事務局より説明
説明内容省略

【宍戸座長】

「第 8 回中央協議会」の報告について、何かご意見はございますか。

【藪下委員】

参考資料 1 のところの勤務間インターバルというのが記載されておりますが、ここの前日の終業時刻と翌日の始業時刻の間の一定時間の休息について、例えば 8 時間以上というような基準はありますか。

【事務局】

おそらく 8 時間と言うことになろうかと思われま。

以降、特に意見なし。

【宍戸座長】

以上で本日予定されていました議題は一通り終了いたしました。

まだ少し時間がありますので、委員の皆様よりご意見ありましたらお願いします。

【藪下委員】

勤務間インターバルを先ほど確認させていただきましたが、高速道路を深夜 0 時以降に通行する際の深夜割引を時間制限なく利用できるようにしていただかないと、今の現状では勤務間インターバルを十分に取ることが難しいと思います。

以降、特に意見なし。

【宍戸座長】

それでは、本日予定していた議題は全て終了しました。活発なご議論をいただきまして誠にありがとうございました。

【事務局】

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。

先ほども申し上げましたが、この地域協議会は 30 年度も続けさせていただくことになっております。次回の開催は 6 月以降を考えておりますが、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。