

第2回
トラック輸送における取引環境・労働時間改善
福島県協議会

日 時：平成27年12月8日（火曜日）

13：30～

場 所：福島県トラック協会2階会議室

◎開 会

【事務局 関根】

お待たせいたしました。それでは定刻となりましたので、ただいまから第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会を開催させていただきます。

各委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

私は本日の進行を務めさせていただきます、東北運輸局福島運輸支局輸送・監査部門の関根でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず初めに、委員の方の異動がございましたので、今回新たに委員になられた方のお名前を読み上げる形でご紹介をさせていただきます。

アサヒビール株式会社福島工場総務部長、平野雅彦様でございます。本日は代理で総務部担当課長の山川光二様にご出席でございます。よろしくお願いいたします。

また、本日は議題3. 荷主とトラック事業者の協力による労働時間改善のための取組事例をご紹介していただくため、ご出席いただいております企業様のご紹介をさせていただきます。

福島運送株式会社常務取締役、菅野 誠様でございます。

福島製鋼株式会社生産管理部工務課課長、加藤定一様でございます。

なお、本日の協議会は議題2までを公開、議題3以降は非公開とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、福島県協議会の開催にあたりまして、東北運輸局永松局長よりご挨拶を申し上げます。

【永松東北運輸局長】

東北運輸局の永松でございます。第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会の開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様方には、大変お忙しい中、ご出席を賜りまして本当にありがとうございます。

本協議会は、トラック事業における取引環境の改善と長時間労働の抑制の2つの課題に対しまして、具体的かつ抜本的な対策を講じるということを目的といたしまして7月に設置をされましたが、管内全ての県で同様の協議会がその後設立をされたところでございます。

第1回の協議会の設立をさせていただいて、全国で一斉に行われております長時間労働の実態調査が議事を中心でございましたけれども、委員の皆様からは現行の実態が正確に反映され

た調査になるよう、十分配慮すべきだという観点から様々なご指摘、ご意見をいただき、参考にさせていただいたところでございます。調査の進捗状況につきましては、後ほど事務局のほうから説明をさせていただきたいと思っております。

第1回の協議会の後に、中央において様々な動きがございましたので、またそれにつきましても後ほど事務局のほうからご紹介させていただきます。

6月18日にトラック運送業を含めまして、5分野を対象としましてサービス業の生産性向上協議会が首相官邸で開かれたところでございます。1回目が合同で開かれた形になっておりますけれども、2回目以降、各分野ごとに開催されることになっておりまして、11月2日には第2回目のトラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会と合同開催という形で、トラック運送業の生産性向上協議会が開催されたところでございます。この中央協議会の様子につきましては、また後ほど事務局からご報告させていただきたいと思っております。

本日は、委員の皆様から実態に則しました課題や改善事例等のご紹介をいただき、諸課題の改善策等につきましてもご議論をいただくことになってございます。協議会として課題、問題点、そして改善策等につきましても、それぞれ各委員の皆様方の認識が深まるように、委員各位の皆様にはそれぞれの立場から潤々な意見交換をお願いできれば幸いです。

本日の協議会が実り大きなものとなることを祈念いたしまして、私の冒頭の挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願い申し上げます。

【事務局 関根】

それでは、お手元にお配りしております資料の確認をいたします。

まず、次第、委員名簿、配席図と1枚ずつでございます。

続きまして、資料1としまして第2回中央協議会概要でございます。資料2、荷主及びトラック事業者の取組事例でございます。資料3、トラック輸送における長時間労働の実態調査概要でございます。資料4、福島運送株式会社、福島製鋼株式会社の取組内容。資料5、現状の運行における問題点・要望事項。資料6、地方協議会の今後の進め方についてでございます。

以上、不足等はございませんでしょうか。

◎議 題

【事務局 関根】

では早速、議題に移りたいと思っておりますので、今野座長、以降の進行をよろしくお願いいたし

ます。

【今野座長】

それでは早速でございますけれども、議事に入りたいと思います。

まず、議題1でございますが、第2回中央協議会の開催概要につきまして、事務局から説明をいただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

〔事務局 福島運輸支局から資料1・2にて説明〕

【今野座長】

どうもありがとうございました。よろしいでしょうか。

それでは、議題2のほうに入りますが、トラック輸送における長時間労働の実態調査につきまして、これについて事務局から説明をしていただきます。よろしくお願いいたします。

〔事務局 福島県トラック協会から資料3にて説明〕

【今野座長】

どうもありがとうございました。

ただいま事務局から説明ありましたけれども、今までのところでご意見、ご質問等ございましたら出していただきたいと思います。いかがでしょうか。

それでは、続いて議題3に入る前にですが、事務局より連絡がございますので、よろしくお願いいたします。

【事務局 関根】

これ以降の議題につきましては、非公開とさせていただきますので、退出される記者の方はここでお願いいたします。

【今野座長】

それでは、議題3でございますけれども、荷主とトラック事業者の協力による労働時間改善のための取組事例紹介に入ります。

本協議会の目的であります労働時間の改善について、トラック事業者と荷主企業が協力し、手待ち時間の短縮につなげたという好事例の紹介であります。

それでは、福島運送株式会社様、福島製鋼株式会社様、それぞれお願いいたします。

[福島運送株式会社、福島製鋼株式会社両社より、手待ち時間の問題について、荷主と話し合い、荷主の理解・協力を得て、手待ち時間の改善につなげた取組の説明。]

【今野座長】

どうもありがとうございました。

ただいま福島運送株式会社様、並びに福島製鋼株式会社様から取組事例の紹介がありましたけれども、皆様のほうからご感想あるいはご質問等がありましたら、率直にお願いいたします。

時間の制約もありますけれども、もし今お聞きしたい点がありましたら、ぜひお聞きいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

[各委員より以下の質問があり意見交換を実施。]

- ・ 荷主側の改善の取組について
- ・ この取組を行ったことによる荷主側の費用対効果
- ・ 荷主としての「トラック運転手の労働時間」の理解について

【今野座長】

どうもありがとうございました。その他、いろいろご意見等、ご質問をこの機会にぜひお願いしたいと思いますが、いかがですか。特にございませんでしょうか。

はい、それではどうもありがとうございました。短時間ではありますけれども、2つの会社の説明を聞きながら皆さんからのご意見、ご質問等ございました。

【事務局】

それではここで福島運送さんと福島製鋼さんは退席されます。本日はありがとうございました。

【今野座長】

それでは、議題3を終えたということで、議題4に入りたいと思います。

議題4は、荷主委員、トラック事業者委員との個別事例についての意見の交換ということでございます。まずトラック事業者委員から、現状の運行実態で荷主に対して困っていることや問題となっている個別の事例を発表していただきます。その後、荷主委員より、自社での取組内容や改善方法のアドバイスを発表していただきたいというふうに思っております。

まずトラック事業者委員にそれぞれ事例をお話しいたします、よろしくお願ひします。

【A委員】

1. 乗務員不足と高齢化が進んでいる中、手積み、手卸しの作業が多いので、標準形式のものをパレット輸送にすることで、荷主側と協議している。
2. 夜中工場で製造し朝一納品の配送指示があり、拘束時間が問題となっている。以前から荷主に対し改善要望をしているが実現しない。荷主には営業から納品までの作業工程の全体適正化、時間管理をしてほしい。
3. 特定日の出荷が多く、積み込み終了時刻が遅くなる。日中も運行があり、休息期間の確保が問題となる。複数の乗務員での交代勤務にしたいが、1運行あたりの運賃設定が低いため、人員確保が難しい状態である。荷主に値上げ交渉をしているが改善されていない。

【B委員】

1. 発地の積込における手待ち時間は、荷主の理解により改善されている。
2. 着地においては荷受先のお客様が荷卸し条件を決めるため、待機、手待ち時間や特殊な作業が発生している。
3. 基本的に荷卸しは到着順、受付順で、配達時間指定も多い。手待ち時間が事前に把握できず、また特殊作業を依頼されるケースもある。
4. 改善要望として、
 - ・配達時間帯の緩和
 - ・特殊作業の整理、料金に反映
 - ・長距離運行の場合、モーダルシフトをしていく

【C委員】

関東、東北に日々多くの台数の出荷があるが、その内の約半数の車両への荷主からのオーダーが遅く、待機時間が多くかかり、ドライバーの拘束時間が長くなっている。

【D委員】

1. 荷主のオーダーが当日夕方のため積み込みが遅くなる。そのため休憩時間、休息期間に問題が生じている。
2. 納品先で出荷優先というルールがあつて、出荷が終わるまで卸すのを待たされるというのがあり苦慮している。

【今野座長】

どうもありがとうございました。トラック事業者のほうからお話をいただきました。

今発表がありました個別事例について、荷主委員のほうから事例発表をお願いしたいというふうに思います。ぜひスタートしてお答えいただきたいと思います。

【E委員】

手積み手卸しの改善が必要との要望をいただいたが、私どもも同じ考え。今年の春の配送から、パレット輸送のモデル事業を実施した。今後条件整備を強化していきたい。

トラックの積み卸しがまだまだ手作業の品目もある。改善方策としてフレコン袋での配送を増やせないか検討している。

ある品目の長距離輸送については、トラック輸送からコンテナ輸送にシフトできないか検討するため、今年コンテナ輸送試験を実施した。来年度からの運用も計画していきたいと考えている。

【F委員】

A委員の1. については、弊社は全てパレット輸送している。

A委員の2. については、手前受注を原則としていて、翌日の出荷体制を基本にしている。

A委員の3. については、ピーク分散のため出荷量平準化には取り組んでいる。また、物流の見込みを掲示して方面、時間に応じた集車ができるように情報発信に努めている。

B委員のケースについては把握していない。荷受先の方との取引条件整備、いろいろ取引条件があるので、そちらの中であわせて整備を進めている。

コンテナについては、なかなかお客様の理解が得られず苦労している部分がある。

C委員のケースについては、受注データ、届出先別のデータはシステムで委託先とリアルに結ばれているので、情報はタイムリーに提供できているかなと思っている。

D委員のケースについては、アドバイスという形になるが、余りに待機がひどいのであればやはり改善要請すべきではないか。

【G委員】

弊社は、毎月1回、運送事業者の方々とミーティングを実施している。どんな問題があるのか、こちらからの要望、安全面の注意書きについて。輸送先の運転手を複数登録してもらいが、着地のことをよく知っている方をつくってもらい、そのルールを事前を取得し、安全面と品質面トラブルがないようにということで決めて発送する工夫をしている。

フォークリフト作業については、よくわかる運転手を輸送先ごとに複数登録し対応している。

コストの部分から言えば、コストが第一にはなるが、品質のいいものをお客様の要望のとおりお届けするという、これについてもお客様の要望が非常に強いので両立するために、定期的に決まった余り制約のないところは低コストの運送事業者さん。融通がきき、時々無理を言っても対応してくれる運送事業者さんは普段から高コストだけれども、お付き合いさせていただいて、ケースバイケースで工夫しているつもりである。

ただその工夫が、運送事業者さんからすると無理を言われているふうにつながっている部分もあると思う。

自社内の製造工程はきっちり決めているが、発注から納品までの間に配車さん、発注業者さん、運送事業者さんが入ってくる。そこでのコミュニケーションや要求事項をきちんと受け取れていない、または伝えていない、受注したいがために無理な届出時間をつくる、その積み重ねがきつとお願いしようとした時にひずみになって現れてきているのかと思っている。解決策というのは、発注側とつくる側、その間をつなぐ運送事業者さんこのコミュニケーションをいかに調整していくかではないか。

依頼した運送事業者さんが事故を起こした場合、弊社にも来るのでやっぱり表裏一体として自分のことだと思って、コミュニケーションをさらに深めていかなければならないと思った。

【H委員】

弊社の取組として、お店でのドライバーさんの待機時間をどうやってなくしていくかということで、お店側できちんとコンテナの種類別にまず並べて、納品に使う台車をきちんと整理整頓して荷物の受け渡しをするということで、滞留時間をなくしている。こういう地道な活動を続けていけば、最終的にドライバーさんが戻ってくるまでの時間をどうやって減らしていけるかという取組をしている。

商品によってパレット納品が多い物もあり、これをどんどん進めていければいいが、商品によってはばらでの納品をしていく物もあるので、それはパレットを貸し出ししながらの共同配送で持ってきていただくというような取り組みも一部で実施している。

できる限り納品時間をとらせないような形で今進めており、先ほどB委員からお話があったが、10トン車で1時間をめどに荷卸しができる体制をとるより、荷卸しをして格納して、そこからまた発注に応じてピッキングするという時間があるので、目安時間を決め、荷卸し、格納という一連の流れで進めていけるように、今取り組んでいる。

これから年末が一番ピークになるが、余り無駄な在庫を持たないで回転させていけるか。計画的な納品体制をどうやって作れるかということで、なるべくそこで待機、滞留しないよう年末体制を進めていく。

いずれにしても、ドライバーさんの長時間労働、ドライバーさんが集まりにくくなっている。我々もこれから事業を拡大していくときに、運送事業者さんを含め運営できなくなると困ってしまう。我々としても協力できるところは協力しながら、効率的な配送を目指していきたい。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

トラック事業者委員の方々、それから対応支援、荷主委員の方々のご意見がございました。個別的というよりは、やはり共通的なものもあるのかもしれませんが、ぜひ少し時間をとりまして、この点でご意見、ご質問等ございましたらよろしくお願ひしたいと思いますが。

田母神さんとか石井さんのほうからも、もしお気づきがありましたら。

【田母神委員】

運輸労連の田母神でございます。

少し私のほうから発言をさせていただきたいのは、私ども運輸労連で毎年5月に全国でトラックドライバーに対するアンケート調査というものを、日にちを決めて定点観測的にやっているんですが、ことしも5月にやりまして、約7,600件のドライバーからの生のアンケート結果を持っています。

この中で、いろんな項目の設定があるんですが、手待ちと付帯作業についてだけ、きょうはちょっと発言をさせていただきたいんですが。全国で7,600件近くのデータの中で、東北に絡む部分が約940件、正式には947のアンケート回答があったわけですが、この中で手待ちが発生しているか、発生していないか。それから発生している場合は1時間以上なのか、1時間以内で常時発生、常時2時間程度発生、常時2時間以上発生という4区分で区分しているんですが、東北でいくとこの947のドライバーさんが約6割、60%は発生していないという表現です。28.4%が1時間以内で常時発生、2時間程度発生しているのが7.3%、2時間以上が4.3%というデータになっています。

このデータの付帯作業の関係なんですが、ではこのデータで東北で付帯作業があるかないかというデータを見ると、31.6%は付帯作業がないという表現なんです。ところが68.4%は付帯作業があるというアンケートの回答になっている。では付帯作業って何ですかということなんですが、東北でいうと57.1%がフォークリフトの荷役作業、それから15%がピッキング、棚入れ・棚出しの作業、それから8.1%が輸送物の設置作業、それから8.9%が廃棄物の引き取りや梱包作業、5.3%が配送先での商品陳列・事務作業、その他5.5%というような分類になっているというデータです。

これは毎年同じ調査を、同じドライバーではないので少しデータにぶれは生じるかもしれませんが、やはりこういうことからすると、発荷主も手待ちの大きな問題点なんですが、着の荷受けの段階での対応というものも非常に大きな問題ではないかというのが私ども運輸労連で考えておりまして、それらをトータルパッケージにしなごら、労働時間の改善とか取引環境の改善につなげていく。

その際に、やはり労働組合としてはより多くの人が入ってきてもらうような労働条件の整備も大切なんですが、やはりこれらの改善を進めるにはトラックドライバーの目線とかトラック事業者だけの考え方では改善が進まないと思うので、やはりカスミさんのような事例、いわゆるウインウインになれる環境改善をどのように取り組んでいくかということが非常に大事ななというふうに思っています。

一つは、国交省主導でやっています取引契約の書面化ということもあるんですが、これは通

常、運送の慣行としてやっている部分と、実際は荷積み、荷おろしの付帯作業であった場合の料金というものを綿密に計算すると、ケース・バイ・ケースで物すごく種類が多くなって、非常に書面化が今も進まないというのが現状だと思いますが、何としてもこの業界全体を直していくというふうにするには、やはりその辺の基本的なルール、先ほど西條委員が言われたように、海上コンテナだと国際的なルールがあって、荷物を庭先に届ければ着のお客さんがきちんと荷おろしをするルールになっている。ところが、これが日本の場合は少しいろんなサービスをどんどん、これは事業者がふえていくタイミングのときに、より自分のところで仕事を取りたいがために、このぐらいのことまではやりますと言ってきたことが、結果としてはいろんなサービスにつながってしまって、その部分を対価としてもらわないでやってきたことが結果として長時間労働を助長するような背景になってしまったのではないかなと思っていますので、そこら辺をやっぱり本気になって議論をしないと、生活のライフライン、インフラだと言われているトラック物流がなかなか機能していかないような状態になるので、この辺を意識しながら私どもも発言をしていきたいなと思っています。よろしく申し上げます。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

石井委員からありますか。

【石井委員】

じゃあ最後に一言だけ。今、うちのほうの会員さんとかの紹介をすると、かなり人が不足しています、いませんという話が多くある中で、福島県は特殊事情でこれから汚染土壌の問題があって、その辺のところに終わる運転手があるんじゃないかと不安視する方がいた中に行くと、物流が滞ると非常に大きな影響があるんだろうと思うので、全体的な経済的に悪影響になるんじゃないかという部分と、人不足になってきてその運行、全くなければ逆に運賃が上がっていくという、実際に運賃が上がってくるという話も聞いてくるので、それもまたあんまりいい影響になってこないとなるとすると、やっぱりお互いに生産性を上げる努力をしていかないと、結局うまく経済が回っていかないのかなというような、ちょっとマクロ的な話しか我々にはできないのであれですけども、そういう意味ではやっぱり我々はもうちょっと、地方による部会もそうですし、そういうところのPRなりをして意識を変えていく必要があるのかなというように、ちょっとした感想でございました。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

いろいろトラック事業者の方々、それから荷主の方々、いろいろうまくかみ合っているところもありますけれども、多様な問題も出されている感じがするんですが、今の段階でもしお気づき、自分が話しそびれたとか何かあれば、あるいは特別ご意見があれば出していただきたいと思うんですが、いかがですか。何かお気づきとか、あるいはもう少し質問ではっきりさせたいことはありませんか。ございませんでしょうか。

【渡邊委員】

トラック協会の会長の意見としては、やっぱり何度かこういう意見を交換する場があって、それぞれの立場、意見を理解し合って、いきなり我々も即、運賃あるいは料金の値上げだよということじゃなくて、やっぱりお互いが努力して効率化を図りながら、環境整備をしながら時間も短縮していこうと。それについてコストがかかるものについては、ぜひぜひ皆さんにご協力くださいよと。そういうことで3年、4年近いスパンでこの協議会があるわけですから、当座はお互いにやっぱり事情なり何なりを理解し合って、世の中、我々の業界ではもう物流を制するものが業界を制すると言われるような言葉もあるように、単純にライフラインと言っておりますけれども、今後、人手不足の流れ、経済というのは需給バランスですから、運転手がいないということになれば、それぞれに運賃も上がっていくと。そうならないように、やっぱり有利な条件で荷物を出していただくということが基本だと思いますので、その辺のご理解を深めながら、今後の協議会に役立てていければよろしいのかということでございます。個々の事例を含めて、今後より理解度が深まるようにご希望を申し上げます。ありがとうございます。

【今野座長】

どうもありがとうございました。今のお話も含めながら、何かこの際お話がありましたら。トラック事業者さんのお話をもう少し正確に、それぞれについて具体的に話を聞きたいなという気もするんですが、多分、荷主側もいろいろ接点のところ、事業所というのはそういう物流にかかわるようなところでの接点の仕事をきちんと位置づけて、仕事をしているのかどうなのかというのが私は余り知らなかったものですから、何かその辺のお互いのところが付帯の仕事になるのかなというふうに思っただけなんですけれども。

何かございませんか。よろしいですか。特に。

それでは、いろいろ今後も議論を重ねながら、何とか合意をできたらというふうに思います。

きょうは議題5として、その他として残っておりますので、事務局から説明をしていただきたいというふうに思います。

〔事務局より資料6説明〕

【今野座長】

どうもありがとうございました。

以上で予定された今日の議題は終了いたしますけれども、本当に皆様の貴重なご意見をいただきましてありがとうございました。次回の協議会では長時間労働実態調査の結果報告があつて、これを受けて具体的にどう解明していくか、改善に向けた取り組みの検討を行っていくということでございますので、引き続き活発なご意見をお願いしたいというふうに思っております。

それでは、本日の全ての議題を終えましたので、進行を事務局にお返しいたします。

皆さん、ご協力ありがとうございました。

【事務局 関根】

ありがとうございました。

では最後に、協議会の閉会に当たりまして、福島労働局引地局長よりご挨拶を申し上げます。
引地局長、よろしく申し上げます。

【引地局長】

本日は皆様お忙しいところ、貴重なご意見を賜りましてありがとうございました。

大変、荷主側あるいは運送事業者側とそれぞれお考えのあるところを忌憚なくお話しいただいて、大変私も参考になっていい会であったというふうに思っております。この事例としてカスミさんですか、こちらの事例もありましたけれども、やっぱりウインウインの関係にしていかなきゃいけないということで、運送業者のほうも荷主のほうも相互にプラスになるんだという形にしていかなきゃいけないんだろうというふうに思っています。その際には両者だけではなくて、例えば交通事故防止とか、CO₂削減とか、あるいは家族の幸せとか、さらには福島

の場合は福島県の再生といったようなトータルウインということでの大きな視点に立ったご判断も要るんじゃないかなというふうに考えた次第でございます。

いずれにいたしましても、今度さらに具体的な実態というのが出てまいりますので、それを踏まえての議論が深まることを期待申し上げたいというふうに思っています。

きょうはありがとうございました。

【事務局 関根】

ありがとうございました。長時間にわたるご議論で貴重なご意見を賜りましてありがとうございました。

第3回の協議会につきましては3月を予定しております。開催日の日程調整につきましては、会が近くなりましたら事務局よりご連絡させていただきますので、よろしくお願いいたします。

以上をもちまして、第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会を終了いたします。

皆様、大変お疲れさまでした。ありがとうございました。