

第3回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

宮城県協議会

日 時：平成28年3月7日（月曜日）

13:00～

場 所：（公社）宮城県トラック協会 3階会議室

◎開 会

【司会 今泉】

皆様大変お待たせいたしました。

ただいまから第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善宮城県協議会を開催させていただきます。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中ご出席くださいます、まことにありがとうございます。

私は事務局を担当します宮城運輸支局輸送監査部門の今泉と申します。本日の司会進行役を務めさせていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

また、本日は、報道関係者の方が取材に来られていますので、よろしくお願い申し上げます。

初めに、本協議会の委員の方々のご紹介でございます。時間の都合もでございますので、お手元にお配りしました資料の委員名簿、出席者名簿、配席図をもってかえさせていただきます。

なお、本日は、アイリスオーヤマ株式会社本部工場長兼角田工場長の清野寿生様の代理で大河原工場マネージャーの高野英夫様に出席いただいております。同じく、公益社団法人宮城県トラック協会会長の須藤弘三様の代理で専務理事の吉田雄三様にご出席をいただいております。

以上で出席者の紹介とさせていただきます。

◎挨拶

【司会 今泉】

それでは、宮城県協議会の開催に当たりまして、尾形宮城労働局長よりご挨拶を申し上げます。よろしくお願いいたします。

【尾形宮城労働局長】

本日はお忙しいところ、座長の徳永先生初め、多くの方々にご出席いただきまして、事務局の1人といたしまして、改めて感謝申し上げます。

このトラック輸送における労働時間の問題も古くて長いテーマでありまして、私が役所に入った30年前からずっとこの話を聞いてきているわけでありまして、働き方改革というようなことがこの二、三年すごく強い大きな議論となっており、その一環として、その象徴的な問題として、このトラック輸送の問題も取り上げられているというわけでございます、この協議会というものも、そういう位置づけの中に議論をいただいているということだと思ってお

ります。

1回目、2回目と精力的にご議論をいただきまして、実態調査のあり方でありますとか、それから荷主さんも含めて現場でどうなっているかということについてご議論をいただいてきたわけでございます。本日はその皆さんにご意見をいただき、実施いたしました実態調査の結果をご報告いただいたり、あるいはパイロット事業についてのあり方について、どういうふうにしていくのかご意見をいただくということであるというわけでございますが、特にこのパイロット事業につきましては、先ほど申しましたように、なかなか解決しないこの問題について、何とか、抜本的にメスを入れるということで関係者の期待も高まっているものでございますので、ぜひ今日は忌憚のないご意見をいただきまして、よりよい形で実施できるように、ご尽力、ご助力をお願いいたしたいと思っておりますのでございます。

お忙しい中とは思いますが、実りある議論をいただきまして、次につなげられるようにお願い申し上げます。冒頭ご挨拶にかえまして、簡単ですがご挨拶させていただきます。ありがとうございます。

【司会 今泉】

ありがとうございました。

それでは、これより議事に入りますので、報道関係者の皆様におかれましては、これ以降のカメラ撮りはご遠慮お願いいたします。

それでは、次に、お手元にお配りしております資料のほうを確認させていただきます。

初めに、本日の議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図、次に、資料1、資料2、中央関係の資料です、次は資料3、トラック輸送状況の実態調査、結果概要、宮城県版、改善告示、補足資料として改善告示の概要。資料4、トラック輸送における取引環境・労働改善協議会におけるパイロット事業の実施について、補足資料としまして、トラック輸送状況の実態調査結果と、パイロット事業の着眼点について、資料5、「パイロット事業」の対象集団の選定と今後の進め方、資料6、規約の改正案。資料は、以上となりますけれども、不足等ございませんでしょうか。

ないようですので、それでは、これより議事に入らせていただきます。

本協議会の議事進行につきましては、協議会規約第3条により、進行を徳永座長にお願いしたいと思います。徳永座長、よろしくお願いいたします。

◎議 題

(1) 第2回宮城県協議会議事録概要について

【徳永座長】

それでは、次第に従いまして早速始めさせていただきたいと思います。

それでは、まず、(1)でございますが、第2回宮城県協議会の議事録概要について、事務局よりご説明をお願いします。

[事務局より資料1説明]

【徳永座長】

ありがとうございます。

この件につきまして何かご質問、訂正等ございますか。よろしいでしょうか。

(2) トラック輸送状況実態調査結果について

【徳永座長】

それでは、(2)のほうに移らせていただきます。

トラック輸送状況実態調査結果について事務局よりご説明お願いいたします。

[事務局より資料2、資料3説明]

【徳永座長】

ありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に関してご質問等ございましたらよろしくをお願いします。

【K委員】

この実態調査の結果を受けて感じることで、今後、現在のパイロット事業に向けた問題提起という点で少し感想を申し上げさせていただきたいと思います。

まずは、実態調査にかかわられている皆さん、大変お疲れさまでした。それから、改善基準告示の観点で申し上げますと、1運行の拘束時間が13時間を超えて運行だとか、16時間を超えた運行については、全国の数値と宮城の数値も大きく変わらないという実態だろうというふう

に思っています。この実態から見ますと、日常的に行われている運行計画自体が13時間の拘束時間ぎりぎりまで設定をされているために、荷主先での手待ち時間や運行途中の交通渋滞など、結構日常的に発生する要因によって、簡単に拘束時間を超えてしまうというようなことが背景にあるんだろうというふうに思っています。この協議会の課題である手待ち時間の発生が本当に大きく影響しているんだろうと思っています。改善のために、ある程度余裕を持った配車も必要ということは、当然として理解をしているんだろうと思いますけれども、そこがそんなに簡単ではないということと、一事業者ではなかなか解決が難しいというところではないのかなと思っています。

本来であれば、拘束時間がオーバーしそうなときは、ドライバーを休ませるとするか、休息させて、8時間以上の休息時間を与えるということが本来の姿だろうというふうに思っていますけれども、しかし、輸送事業者の大方の事情はドライバー不足や翌日の作業予定もあり実際は16時間を超えても帰社させるということが多く行われているんだろうと思っています。特に冬場の運行なんかは、道路事情も読めないことも多くて、余計に発生するというようなことがあるのかなと思っています。

問題は、荷主、運送会社双方にあると思いますけれども、厳しい経営実態などから余裕を持った運行をしていたのでは、当然ますます経営が厳しくなってくるという実態なんだろうと思います。こうした現状の対策のために、改善基準告示の規則をさらに緩和したいというような議論があるようですが、一時的なことでありまして、また同じ結果を生むんだろうというふうに想定しています。また、手待ち時間の発生の中に、ドライバーが荷主先でフォークリフトを借用して、自分でこれを降ろすという現場が発生をしているという実態もあるようですから、そもそも安全面としてどうなのかという課題だとか、事業者とすれば、付帯料金として別途運賃が発生すればいいというふうな思いも強いというふうに思いますが、荷主側で常に手待ち時間を発生させないために、リフトマンを多く抱えていけば、それだけ荷主側も頭が痛い問題であらうというふうに思っております。

そうした中で、こうした状況を改善していくためには、荷主さんサイドの手待ち時間削減の取り組みと同時に、付帯作業などの書面化契約、さらには改善基準告示を法制化することによる罰則規定の導入なども検討すべきではないのかなというふうに考えています。

ちょっと話は変わりますが、昔の運送業界では、寝ないで働けば稼げる業界のような認識の時代もあったかと思っていますが、今はいろいろな規制や社会情勢の変化によって大きく変化もしてきていますし、どこの企業も募集してもドライバーが集まらないという現実の中

で、今の若者がどういった認識にあるのかということ踏まえて対応すべきだろうというふう
に思っています。

ある業界冊子のアンケート調査の資料が載っていましたが、2015年度に入社した新入
社員に対して、これは現業部門の人たちがどうかという違いはあると思いますが、二者択一で
残業が多くても能力発揮の職場と、残業は少なく自由時間の持てる職場のどちらを選ぶかとい
うところで、秋に調査したときには、残業の少ない職場を選ぶという声が81%になっていたと。
春先に調査をしたときには、67.2%だったというような数字のようです。そういった実態をひ
とつ捉えていただいて、そんなことを考えると、宮城の実態調査の中に、調査日7日間のうち、
1日も休めなかったドライバーが全体で11.8%、トレーラーに至っては27.3%というような数字
になっていましたけれども、トレーラーはある意味業界でも専門的な立場というようなことにな
っているのかなというふうに思っていますけれども、まさに悪循環に陥っているというよう
なことだろうと思います。前回の協議会でも私どもの全国調査した労働条件のデータを提出さ
せていただいておりますけれども、賃金的な部分を含めて、このような現状ではなかなかトレ
ーラーのドライバーになろうとするような若者が現れるのかというのは甚だ疑問でありまして、
そういった認識が必要だろうというふうに思っております。

私も先ほどの調査結果が100%正しいというふうには思っておりませんが、そうした
ニーズに対応した業界にしていけないと、労働者も確保をできずに、既に発生していますけれ
ども、お客さんの要請にこたえられないというようなことが多くの業者というか、事業者で発生
をしていくというようなことが容易に想定がされています。本来我々トラック産業は、経済活
動を支えている重要な産業であるというふうに思っています。しかし、これでは将来衰退をしてい
くというふうなことが危惧されるということだろうと思っておりますので、ぜひこれからのパイ
ロット事業も含めて、今日のこの協議会に期待する部分が大きいですところがありますから、関係
機関の皆さんに、ご協力をお願いして、発言にかえたいと思います。

【徳永座長】

どうもありがとうございました。

ちょっと私も同じような感想を持っておりますけれども、ある程度これぐらいの数値が出て
くるのかなということも思いながらも実際の数字を見て、これほどひどいなという感じもして
いるところでございます。

ちょっと幾つか確認させていただきたいことがありまして、例えば、長距離の平均拘束時間

が17時間を超えていると。平均で17時間を超えているということに対して、次は全体でということなものですから、19時間を超える運行が全体の11%という数字の出し方なんですけれども、平均で17時間を超えているということは、普通に考えれば、半分以上16時間を超えてるよというふうに見えるんですが、長距離に関して言えば、本当にそれぐらいひどいのか。それともさっきありましたように、60時間とか、70時間というような拘束時間になってしまっているところもあるので、それに引っ張られて、こういうふうに大きいのかというあたりが、どうも平均値だけ見ているとよくわからないんですね。そのあたりの状況というか、そこも少し示していただけるといいのかなということが1点です。

その関連でなんですけれども、例えば60時間を超える拘束時間というのはずっと起きているということはあり得ないので、これは休息が8時間とれていない場合がずっと拘束されているという位置づけでそういう感じになっているのかという解釈でよろしいんですか。

【事務局 高橋】

はい。

【徳永座長】

わかりました。いずれそういうところから見ていきますと、長距離、特に泊まりの部分での環境の悪さというところが非常にあぶり出されたのかなという感じがしておりますが、ただ、短距離であっても、先ほど佐々木委員のほうからもありましたように、予定と実際に相当ずれが出てしまうというそのあたりのばらつきをどう会社として管理しているのかというあたりの問題がクローズアップされたのかなというふうな感じがしております。

そのほか委員の皆さんから何かご意見等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

(3) パイロット事業について

【徳永座長】

それでは、パイロット事業の議論の中でまた関連して出てくるかもしれませんので、先にパイロット事業のほうの説明をいただきたいと思います。では、よろしく願いいたします。

〔事務局より資料4説明〕

【徳永座長】

ただいまのご説明について何かご質問、ご意見ございますでしょうか。

ちょっと私が聞き漏らしたのかもしれないんですが、このスケジュールのところでアドバイザーという位置づけが出てくるんですけども、これが最初の文書の中では出てきていないように思われるんですが、この位置づけというか、具体的にどんなイメージになるのかというのが少しわからなかったのです。

【事務局 鈴木】

本省のほうでコンサルタント会社がそういったところを1つ選んで、そのコンサルタント会社から派遣をされるのがアドバイザーということになります。そのアドバイザーさんに対象集団に入っていて、知見とか、あるいは取り組みとかを紹介していただいたり、あるいは問題、課題点の把握をしていただいたりというのがアドバイザーさんの役割になります。第三者委員会で選定をされます。

【徳永座長】

その方が実際の荷主さんと運送業者さんの打ち合わせ等にもかかわるような形でいろいろやっていただける。コーディネートしていただけるような形でよろしいでしょうか。

【事務局 鈴木】

そうですね。協議会の場にまず出席をしていただいて、いろいろ意見とか言っていただくのと、あと、実際にその現場を見て、課題とかを探っていただくというようなことを期待をしています。

あと、済みません。1点申し忘れましたけれども、この事業は、厚生労働省の予算と国土交通省の予算と両方で実施をすることにしておりまして、それぞれ27集団、20集団、合わせて47集団、全国で1集団という枠を予定をしております、どちらの予算でアドバイザーが派遣をされるかというのは対象集団を選定した後に決定をされるというふうになっております。

【徳永座長】

そのほかいかがでしょうか。

(4) パイロット事業の対象集団の選定について

【徳永座長】

よろしければ、次が具体的にそのパイロット事業の対象選定並びに今後の進め方ということになりますので、そちらでまたご意見をいただければと思います。

では、説明をよろしく願いいたします。

[事務局より資料5説明]

【徳永座長】

基本的には事務局で進めていただくということにはなるわけですが、と言いましても、なかなか見通しがないとやっぱり幾らコンサルさんが入って検討していただくにしても、なかなか難しいのかなというふうに思っております。本来であれば、例えば荷役の部分で時間がかかっているということに対して、そこを削減することによって運賃も下げてもいいですよというふうな、両者ともにメリットが出るという形のものを選べれば非常にスムーズにいくわけですが、どうも現状ですとその荷役の部分に関して、完全にサービスというふうな形でやっているの、そこをなくしてもらおうからといって、運賃は下げられないというような形では改善してもらえませんかというお願いもなかなか荷主さんのほうに通じない懸念もあるかなというところがあるんですが、ある程度その両者にメリットが出そうだという見通しがつくようなところで、ぜひパイロット事業が設定できればなというふうに思うわけですので、そういう意味で、皆様方のほうでもしここならうまくいきそうだなみたいな情報がありましたら、ぜひともお知らせいただければというふうには思っておりますが、いかがでしょうか。パイロット事業に向けてのご意見ということでも結構ですが、委員の皆様の方から何かアドバイスをいただければと思いますが、いかがでしょうか。

先日ちょっと別件で話を聞いておまして、例えば青果市場さんのほうが、パレットが廃棄物になるから、パレットで持ってくるなというようなことで、完全に手積みになっているという話を聞いたことがあるんですけども、ということであれば、廃棄物にするのではなくて、それを回収するようなシステム、あるいはそれをどこかどうまく回していくようなシステム、そういうものも考えていけないのかなというふうなこともちょっと感じていたんですが、例えばそういうことをやるとなると、改善システムの検討というのは相当時間がかかるなというふうな、そんな印象もありまして、すぐにこの1年間という期間の中で、成果

を出す取り組みというのはなかなか難しいのかなという気もしてはおりますが、何か皆様のほうでアイデアとかお持ちになればと思いますが、いかがですか。

【G委員】

今、座長のおっしゃったアイデアのほうは確認させていただいて、このパイロット事業のこの荷主の選定の条件のところは拘束時間が長い分野であること、荷主都合での手待ち時間が長い分野であることなど、発生率が高いと書いてあるんですけども、これはトラック運送の中でも全体中でのボリュームというのがあると思うんですよね。だから、全体ボリュームが大きいところというのは、やっぱり抑えないといけないのではないのかなというふうにも思っていますので、もちろんそういうふうにと考えると、全国で同じようなところばかりあるので、最終的には全国的に振り分けるんでしょうけれども、そういったボリューム的な視点も必要なのではないかというふうに思いました。

それと、先ほど座長がおっしゃったアイデアまではいかないんですけども、その手待ち時間というか、車両で待機していただく時間って確かに発生するんですよね。着荷主の視点で言いますと、一定時間で全部着荷していただかないといけないんですけども、やはり物量が日々変動しますので。そうするとどうしても待機時間というのをつくらざるを得ない。あるいはそれでもどうしても後ろにずれざるを得ないとかということになってくると、荷受けの時間を広げる。もっと前倒しにということはやぶさかではない。もちろん着荷主側としては、コストアップにはなりますけれども、その待機場所も十分つくれていない状況ですと、アンケートの中にもありましたように、駐車違反になることもありますし、もちろん近隣からのクレームにもなりますので、そういう意味でも、やはりそういった行為はできるだけしたくないので、その意味で、着時間の幅を広げることは考え得ることだと思うんですね。

ですから、端的にコストというよりは、それぞれの企業での社会的な立場であるとかというところを考えると、一つ見えてくる部分もあるかなというふうには思います。

それと、先ほど座長がおっしゃったパレット問題についても、加工食品は特に飲料系なんかは、圧倒的にレンタルパレットなんですけど、酒は酒でまた規格が違うパレットなんです。軽量物のお菓子とか、ラーメンとかというのは、もうほとんどベタ積みなんです。パレットに積み始めば効率が悪いですし、トラックの中でパレット段積みなんかした日には潰れますから、ベタ積みなんです。そうすると、当然ドライバーさんは、積むときももちろんそうなんですけど、降ろすときも全部パレットに降ろしなくてははいけませんので、ドライバーでも大変ですし、

入荷バースがふさがれてしまいますので、効率が悪いんですね。そういったものをどうすれば改善できるのかと、これはちょっとアイデアがないんですけども、聞くところによると、パレット、2階建てで積めるようなトラックを開発しようとして破綻したとかいう噂もあるんですけども、そういったところまで少し考えていかないと効率はちょっと上がっていかないかなという、いわば倉庫側だけではなくて、車両も少し考える余地があるのかみたいな、そういったことも感じました。

以上です。

【徳永座長】

ありがとうございます。

非常にいいアドバイスを言っていたのではないかなと思いますが、そのほか、今日この場ですぐというわけにはいかないかと思いますが、もし、何かお気づきの点がありましたら、事務局のほうにご連絡をいただければということで、基本的には事務局のほうで選定作業を進めるということで、そのとき場合によってはここにいらっしゃる方々にご相談させてもらいながらということもあるかもしれませんが、そういう方向で進めていくということでご了解いただけますでしょうか。

それでは、事務局のほうで選定作業のほうをよろしくお願いいたします。

【司会 今泉】

ありがとうございました。

本協議会でご承認いただきましたので、これから事務局内で再度協議いたしまして、対象集団の選定に入りたいと考えております。選定に当たりましては、本日ご出席の荷主の委員の皆様、それから運送事業者の委員の皆様にも個別にご相談、または案内する部分も頂戴するかもしれませんが、そのときにはよろしくお願いいたします。

なお、対象集団が確定しましたら、平成28年度第1回協議会におきまして、改めてご承認いただきますけれども、その前に各委員の皆様に文書でお知らせしたいと考えております。

以上でございます。

【徳永座長】

ありがとうございます。

(5) 協議会規約の改正について

【徳永座長】

それでは、(5)の協議会規約の改正について、事務局よりご説明をお願いいたします。

[事務局より資料6説明]

【徳永座長】

委員の追加ということですが、何かご質問等ございますでしょうか。なければ、来年度から東北経済産業局も加わっていただくということでこの協議会の規約の改正が承認されたということよろしいでしょうか。

ありがとうございます。

◎その他

【徳永座長】

それでは、以上で議題のほうは終了でございますが、その他、全体を通じまして、何か委員の皆様からご発言ございますでしょうか。

それでは、以上で本日の議題終了ということですが、調査でも非常に深刻な実態が浮き彫りにされたかなということですが、これも改善に向けて少しでも一歩前に進めればという意味で、次年度のパイロット事業というのが非常に重要なものとなって行くのではないかというふうに思いますので、今後選定も含めてでございますが、皆様方にもいろいろ協力いただくことがあると思いますので、その節はまたひとつよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、司会のほうを事務局に戻しますので、よろしくお願ひいたします。

【司会 今泉】

徳永先生、大変ありがとうございました。

事務局から1点その他ということでご報告でございます。

新年度の開催、平成28年度の開催でございますが、5月ごろを予定しておりますので、開催日程が決まりましたら、委員の皆様には開催案内を通知させていただきます。

その他としては、事務局からは以上でございます。

それでは、議事につきましては、以上でございますので、閉会に当たりまして、永松東北運輸局長よりご挨拶を申し上げます。よろしく申し上げます。

◎閉会の挨拶

【永松東北運輸局長】

本日は、長時間にわたりご議論いただき、大変ありがとうございました。

本日は、実態調査の結果につきましてご報告を申し上げ、当県におけるトラック事業の実態的な課題、特徴などが共有されたと思っております。これを踏まえまして、来年度実施予定のパイロット事業について意見交換をしていただきました。本日頂戴したご意見を踏まえながら、また事務局のほうでさらに検討を加えまして、対象集団を決めていきたいと思っております。それに当たっては、個別に委員の方へご相談、あるいはご協力をお願いする場面もあるかもしれません。引き続きよろしくお願いを申し上げます。

なお、来年度は5月ぐらいということでございますので、それまでにしっかりと対象集団を決めて、事業がしっかり進むように事務局ともども努力してまいりたいと思っておりますので、引き続きご指導のほどをよろしくお願い申し上げます。

本日は本当にありがとうございました。

【司会 今泉】

ありがとうございました。

本日は、皆様お忙しい中、また、長時間にわたり会議にご出席いただきまして、大変ありがとうございました。また、これからパイロット集団形成に当たりまして、委員の皆様個別にご協力いただく機会があるだろうと思っておりますけれども、そのときにはどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。

本日はまことにありがとうございました。