

第8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29年11月10日（金曜日）

13：30～

場 所：仙台第4合同庁舎 2階会議室

◎開 会

【宮城運輸支局 田口】

お待たせいたしました。

定刻となりましたので、ただいまから第8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。

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、誠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田口と申します。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。

初めに、本協議会委員の方々のご紹介でございます。

皆様のお手元に委員名簿、出席者名簿、配席図をお配りしております。ご紹介につきましては、今回より変更となりました委員の方及び代理出席の方のご紹介とさせていただきます。

初めに、新たに委員にご就任いただきました、仙台商工会議所 中小企業支援部次長 高橋貴美江様。

次に、委員の方が業務の都合により委員代理で出席されている方のご紹介でございます。

日本製紙株式会社石巻工場上野委員の代理で安藤様にご出席いただいております。

公益社団法人宮城県トラック協会須藤委員の代理で鹿野様にご出席いただいております。

東北経済産業局佐久間委員の代理で嶋田様にご出席いただいております。

東北運輸局尾関委員の代理で角野次長にご出席いただいております。

なお、一般社団法人宮城県経営者協会 星委員、アイリスオーヤマ株式会社 阿部委員、全日本運輸産業労働組合宮城県連合会 佐々木委員様におかれましては、業務の都合により欠席のご報告をいただいております。

また、全国農業協同組合連合会宮城県本部様からもご欠席との連絡がございました。

よろしく願いいたします。

◎挨拶

【宮城運輸支局 田口】

それでは、宮城県協議会の開催に当たりまして、角野東北運輸局次長よりご挨拶を申し上げます。

【東北運輸局 角野次長】

東北運輸局次長角野でございます。

第8回の宮城県協議会の開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中ご出席を賜り、誠にありがとうございます。

さて、トラック業界におけます人手不足の問題は、一段と深刻さを増しているところでございます。そういった中で、人手不足への対策として、長時間労働と取引環境の改善、それに生産性の向上、こういったことが非常に重要になっているところでございます。

運転手不足の要因でございます長時間労働につきましては、本年3月に決定された働き方改革実行計画において、罰則付き時間外労働の上限規制を自動車の運転業務にも法律施行5年後に導入されるというふうになっておるところでございます。また、働き改革を推進するため関係省庁により、まず連絡会議が8月に開催をされたところでございまして、私ども国土交通省といたしましては、トラック事業において直ちに取り組む施策といたしまして、生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化などの施策について検討部会化を進めることとしているところでございます。これらにつきましては、平成30年春を目途に行動計画を策定いたしまして、長時間労働を是正するための環境整備など具体的な施策について議論が本格化させていこうとやっております。

私ども東北運輸局といたしましても、関係者の皆様と連携をさせていただきながら、しっかりと取り組んでまいりたいと考えているところでございます。どうぞよろしくようお願い申し上げます。

さて、本日は、今年度第2回目の開催ということでございまして、今年度実施いたしますパイロット事業の実施内容について提案させていただくこととしております。委員の皆様から忌憚のないご意見をいただければ幸いです。

本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

【宮城運輸支局 田口】

ありがとうございました。

それでは、資料の確認に移らせていただきます。

まず、上から順番に、議事次第、委員名簿・出席者名簿、配席図。資料1、平成29年度パイロット事業（案）について。参考資料1、働き方改革をめぐる動きについて。参考資料2、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」の概要。

そのほかに宮城労働局から資料が入った封筒1つということになっておりますが、不足分等
はございませんでしょうか。何かありましたら事務局までお願いいたします。

それでは、これより議事に入りますが、本協議会の議事進行につきましては、規約第3条に
より進行を徳永座長にお願いいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

◎議 題

(1) 平成29年度パイロット事業（案）について

【徳永座長】

それでは、次第に従いまして進めてまいります。本日の議題、平成29年度のパイロット事
業（案）についてというタイトルでございますが、パイロット事業の対象事業者については前
回お諮りしてご賛同を得たということで、そちらについて実態調査、ヒアリング等を行ってき
て、それに対して改善を図っていくための取り組みをどうするかというところで本日ご提起い
ただいておりますので、それについて皆様方からご意見をいただきたいということでございま
すので、よろしくお願いいたします。

それでは、資料のほうを事務局よりご説明よろしくお願ひします。

〔宮城運輸支局 資料1に基づき説明〕

【徳永座長】

ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見等ございましたらよろしくお願ひします。
庄子委員、お願ひします。

【庄子委員】

このパイロット事業をここまで取りまとめていただいて、大変ありがとうございます。荷主
並びに元請事業者の協力が得られたということは、非常に素晴らしいことだと思います。

その中で、このパイロット事業を行うに当たって、荷主側、それから元請の運送会社側にコ
ストアップが生じると思います。この辺の了解は得られているでしょうか。

【徳永座長】

事務局、いかがでしょうか。

【宮城運輸支局 田口】

事務局からお答えします。

経費等につきましても、荷主様、運送事業者様を含めた打ち合わせ会議で、ご協力をいただけると回答をいただいております。

【徳永座長】

はい、どうぞ、千葉委員、よろしくお願いします。

【千葉委員】

このパイロット事業の内容に関しましては、すばらしい方向性が私はあると思います。

ただし、本来は、荷主様にご理解をいただいているからだと思えますけれども、宮城県の荷主様はじめ、日本全体の荷主様が皆この方向性に向いてくれるかどうか、そこを私は疑問視しているわけなんです。やはりこのパイロット事業をやっているんだとか、労働時間短縮は進めなければならないというのを、マスコミを通じて日本全体に知ってもらわなければ、私はだめだなと思っています。業界紙だけでは見ない荷主さんもありますので、一般紙にも広報活動として必要じゃないかなと思っています。

以上です。

【徳永座長】

今の2点ですけれども、コストアップにつきましては、当然必要とあればお願いしていかねばいけない話なんです。多分今回のパイロット事業の中では、そこをうまく時間の調整の中でコストアップに、コストアップといいますか業者間でのお金のやりとりとしてのコストという部分と内部でのコストの部分とあるので、その契約上のコストアップのほうにはあまり、行かない範囲でのお願いをしていくということになるのかなと思っていたんですが、そういう理解でよろしいですかね。

【宮城運輸支局 田島】

はい。そのとおりでございます。

【徳永座長】

そういうことで、それはコストアップ、本当にコストアップになるのか、コストアップじゃないけれども、ちょっとした時間の使い方あるいは事前連絡のやりとり、そこを徹底してもらうだけで改善が図れるという事例になっていければ、多分、より荷主さん方の協力も得やすいのかなと思っております。

ただ、現状では、きょうの資料を見ても、実は私もいまだによくわからないのがいっぱいあるのですけれども、要は運転時間だけを見てれば、おおよそ大丈夫そうに見えますが、結局、その時間が後出しになって早く着けという話になるので休憩時間がとれないということで、2日連続した勤務というカウントになってしまう現状があるとか、そこが、交通渋滞の問題であるとか、いろいろな荷主さん、事業者だけの要因ではない部分で時間が変わってくるということもあるので、そのあたりの扱い、そこをきちんと荷主さんにも理解いただくということが大前提だと思いますので、そういうところはしっかりデータをとりながら説明していく必要があるだろうなというふうには、この資料を見ていて思っています。

その際に、今回の事例でいうと、あとどれくらいこの時間を動かせばクリアできるのかとか、そういう数値を具体的にあらかじめ提示しておかないと、ちょっとやってみただけど、結局改善にはつながってないとかということにもなりかねないかな、というふうに思っていますので、そのあたり、改善に向けてはどれだけやる必要があるのかということをはっきり提示しておいていただくといいのかなと思いました。

そのほかいかがでしょうか。

あと、また私からですが、今回のこの事案なのですけれども、いま一つ、その荷物の動き、指示命令系統がはっきりしないんですよ。この荷積みというのがA社のところで行われていて、そこにはB社は、作業としては全然登場しないという理解でよろしいのかなと思うのですが、その先、向こう側に着いて、おろすのはB社の担当ということですが、では、その次の原材料というのは、誰が荷主さんで、どこからどこに運ぶのかというのがさっぱりわからないのですが、そのあたりも含めて、もう少し丁寧に、どういう仕組みになっていて、だからここが問題なんだというところをもう少し見やすくしていただけるとありがたいなと思います。

【宮城運輸支局 田島】

それでは、ただいま座長さんのほうからいただきました、その運行の流れというところにつきまして、若干補足になりますが、ご説明させていただきます。

資料7ページになります。1運行の図ということでお示しさせていただいておりますけれども、これらは全て今回の対象集団さんの中の部分となります。

まず、14日に営業所からA社の工場に行き、そこで運送会社のドライバーが荷積みを行います。そして、この図でいきますと荷待ちがありまして、残りの若干の荷積みをして、関東の着荷主B社の関東支店、こちらのほうへ休息、休憩をとりながら向かっていきます。そして15日になります。B社の関東支店に到着しまして、待機時間が発生し、B社の着荷主場所において荷おろし作業を行い、休憩に入っております。その後、同じ関東にありますA社、荷主の原材料を保管してある場所に行きまして、そちらで待機と、その帰りに、原料荷積みが帰りになるのですが、こちらも荷積みを行いまして、東北、宮城のほうに休息をとりながら16日に移って、休息をとりながら戻ってくると。そして、16日の12時ころにA社の東北工場に到着しまして、原料の荷おろしを行って、運行が終了という形になっております。こちらが、Aドライバー、Bドライバー、同じような形で、こちらからB社の関東支店、関東支店からA社の関東の原料の積み場所、帰りのものですね。そこからA社の東北の部分、こちらA社さんの本社のところですね。こちらのほうに戻ってくるという関東便の運行ということになっております。

以上でございます。

【徳永座長】

ありがとうございます。

そうすると、関東のほうでB社のところでおろして、A社のその原材料の倉庫というか、そこは別の場所ということですね。その際に、そこには休憩施設はないということで、そこはもうずっと待機という扱いにしかならざるを得ないという理解になるんでしょうか。

【宮城運輸支局 田島】

敷地内で車をとめて車内で休んでいるという形で、別建ての休憩するような場所はないということですか。

【庄子委員】

おわかりになりますか。

【徳永座長】

何となくイメージは。

あるいは、夜中のこの休憩とかというのも合わせて実態をご説明いただけると。

【庄子委員】

仕事の流れとしては、メーカーから製造会社に製造指示、販売指示があつて、そこから製造まではこのA社がやりますけれども、工場から製品が出荷される段階からはB社の権限といいますか、責任の範囲になって物流を組み立てている。

B社については、関東支店もありますし、そのほか全国に支店があるわけですがけれども、それを經由して、その製品をそれぞれの地域に均等に品ぞろえをするなり、あるいは末端の流通業者のほうに製品を流しているという格好です。

C社、運送事業者は、このB社を荷主として、その製品の拠点間輸送をしているというそういう構図です。

本来は、一番理想的には、荷積み、積荷がそろった状態で荷積みが始まって、最短の時間で荷積みを終えて運行に入る。そして、着地に着いたら、そのまま荷おろしできるか、あるいは朝になって、朝方、配送先が開くまで待たなくてはいけない場合もありますけれども、その間の時間は、できれば8時間以上の時間を休息时间として、そして、次の運行に入るという形になれば、法的にはクリアするわけです。ところが、それが、積荷がそろわない、あるいは届け先でバースがあかないから荷おろしができない、そういう無駄な待機時間、休憩時間が発生するためにこの8時間以上の休息時間がとれないというのが、まず一番の問題です。

先ほど私が申し上げた、そのコストアップになるのではないかという話は、この荷積み、短くするためにパレット輸送に切り替えるというお話でしたけれども、ばら積みからパレット輸送に切り替えた場合には、積載効率が大体2割ぐらひは最低落ちます。ですから、今まで10トンの荷物を10トン車1台で運んでいたものが、8トンしか積めないわけですから、残り2トンは別な車を用意しなければいけない。それは、根本的にはコストアップになるはず。それと、着地での荷おろし時間に余裕を持たせるために、車の接車時間を調整して、今までより1時間早目の状態から荷おろしを始めましょうという計画ですけれども、1時間早めるためには、それに携わる人たちをその1時間早く出さなくちゃいけない。ということは、端的に言って、1時間分のその人件費が余計に発生してくるということにもなる。コストアップにならないようにという先ほどの説明でしたけれども、現実にはそういったものがあからさまに出て

くるはずです。

そういったものを含めて荷主さんの理解を得ないと、なかなかこのパイロット事業の本質と
言ったらおかしいですけども、単純に荷主さんがコストアップをのんでくれたからやっとな
できましたという形だけでは、やはり本当の成果とは言えないではないかな。始まる前からこん
なことを言うのは大変申しわけないですけども、そういう要因があるんだということはご理
解をいただきたいというふうに思います。

【徳永座長】

ありがとうございます。はい、どうぞ。

【千葉委員】

このように協力してもらえるとすることは、やはり前向きに捉えて、この環境をよくしよう
という流れになってきているんだと、いい方向に捉えたいです。

この事業に参加することによって、改善されることを期待したいと思っております。

【徳永座長】

ありがとうございます。

【石井委員】

交通労連の石井と申します。

各経営者の方々のご意見を聞いて、ごもっとも思っておりました。

多分、前々回だと思いますが、運送というのは、例えば仙台、宮城県から見ても、全国どこ
にでも輸送というのはあります。今回選んでいただいたこの事業の中では、関東地区と、それ
から同一の荷主さん、同一の業者ということで、1カ所のことを改善するという目的だと思
いますが、ぜひ、今後についての意見ですが、先ほど事務局から、休息はどこでするんでしょ
うかという質問あったときに、それは休息場所はトラックの中ですという話がございました。そ
れで前回ご意見したのですけれども、大手の業者の運送会社であれば、トラックのターミナル
の施設がありまして、きちっと8時間休息をとった上でプラットホームで積んで帰ってくるの
が一般的な例ですけど、それは大阪であっても、名古屋であっても、東京であっても、どこで
もそうですけれども、こういった業者さんについては、もうトラックの中で休憩をして、8時

間休んで、また帰ってくるというのが通常です。この資料の中にも若年層の車離れという問題が書いてありますけれども、まさしくそこです。労働組合としても、人をいっぱい雇って、賃金それなりに払いたいですけれども、こういった運賃負担力がないというか、儲からない業種といいですかね、結局入ってこないというのが現状なんですね。こういった事業についても、いかにしてそのドライバーを確保して、いいサービスを提供するかというのが目的だと思いますので、ぜひ今後につきましては、そういったことも考慮いただいて、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【安藤委員】

我々も仙台運行だと何とか割いいんですけど、石巻で非常に苦勞しているの、やはり県北と県南で全く条件違ふと思ひますので、その辺も踏まえたほうがいいと思ふのと、あと、このパターンって我々製紙業のほうでもあるパターンで、一番簡単なパターンなんです。倉庫と倉庫の移動なので、大してわけない話なんです。ただ、実際、新聞社さんとか直接納めるときは、もっと着荷主側の条件に振られるんですね。そのとき順番待ちが起きたり、ということが発生するという実態があるので、やはり最終ユーザーさんの理解がないと、非常にこれは実現性が厳しいと思ひます。という意味では、やはり先ほど千葉社長もおっしゃいましたが、マスコミに訴えることが、より必要になるのかなというふうには感じておりますので、よろしくお願ひします。

【徳永座長】

そういう意味で、こういう現状がある、そして、どこにその問題があるというあたりを、しっかり荷主の方に理解していただくというのが、この取り組みの最大のポイントになっていくだろうと思っております。

そういったときに、先ほどちょっと質問させていただいたのは、多分この資料を見ても、荷主の方は理解してもらえないと思ひます。これで何がいかんのかというのが全然わからないと思ひます。ですので、そこを丁寧にわかりやすい資料をつくるということが、まず第一義なのかなと思つたものですから、ぜひよろしくお願ひしたいと思っております。

【東北運輸局 角野次長】

大変貴重なご指摘ありがとうございます。

まず、広報の関係ですけれども、こういったトラック業界の人手不足につきましては、私どもとしましても特に力を入れて広報してまいっておるところでございますし、これからはしっかりとそういった活動を強化してまいりたいと考えております。

そういう中で、このパイロット事業、今年が2年目でありますけれども、昨年度の事業の中では、東北6県の中で着荷主の方にご協力をいただいたのは残念ながら1件もございませんでした。ただ今年は、複数の県におきまして着荷主の方にもご協力をいただいて、着荷主側の効率化も進めていただいております。そういったのも全国的にトラックのドライバー不足ということの認識が、徐々に広まりつつあるということだと思えます。そういうこともございますので、これからはしっかりと広報には努めてまいりたいと考えています。

あとそれから、種々、貴重なご提言いただいたわけですが、特に徳永先生からのご指摘がございましたように、もう少しわかりやすくしっかりと、こういったところを具体的にどの程度効率化するのか、定量的な総合評価も含めてしっかりとお示しできるようにしてまいりたいと思えます。

そういった意味で、やってみた結果こうなりましたというのではなくて、しっかりと事前にアセスメントをして、それが現実本当になるのかということについて、この事務局のほうでしっかりとフォローをお願いします。

ということで、しっかりと事務局のほうで事前検討すると同時に、この貨物数、12月が繁忙で、その後は少し閑散期に入るようでございます。昨年のパイロット事業でも、どうしてもそのパイロット事業は閑散期に入ってしまったようなものが複数の県で発生しておりますので、検討についてはしっかりと踏み込んでやりつつも、時期を逸することのないようにしっかりと事務局のほうでスケジューリングをしていきたいというふうに考えております。

以上でございます。

【徳永座長】

ありがとうございます。

その他ございますでしょうか。

【千葉委員】

この事業でというか、繁忙期と要するに非繁忙期、月でしか出ていないわけです。そのほかの食品ですと、期がわりと称しまして、月末、月初め、あと15日前後、ここにもものすごく集中

します。そのためにバースに接車できない待機時間というのがかなり生じている。あとは、台数がいっぱい行くけれども、倉庫要員がどうしても今人手不足で足りないわけで、そのためにもやっぱり時間がかかってしまう。ですから、特定日に集中させないような何らかの行政指導をしてほしいと願っています。我々の力で何ともならないです。私は、無駄な時間を省くのが一番の労働時間の短縮だと思っています。実労働はこれ以上、我々業界として短縮していくのはかなり難しいと思います。だから、無駄な時間をなくすというか。要するにお金のもらえる時間であれば、私はいいと思います。お金をもらう時間が多数発生していれば、実現するわけなんですね。その辺をよろしく願いいたします。

【徳永座長】

そういう意味で、本当は年間を通して、そういうピーク、そういうものをせめてつかんだ上で、年間通じた生産計画と連動した運輸計画、そこをやっていかないと、なかなか事態が解決しないということだと思うんですが、残念ながら、このパイロット事業の取り組みの中でそこまである程度の期間、長期にわたって実験するという事は難しいだろうと思いますが、その中でも最大限、特にピーク時にこれから向かうというところでもありますので、そこでの課題をしっかりと捉えて、それでも改善できる方策を検討いただければありがたいなと思っております。

その他いかがでしょうか。

貴重なご意見いろいろいただきましたので、そのあたりをしっかりと事務局のほうで準備いただいて、大筋としては、これでご了解いただいたということだと思いますので、さらによりいい結果が得られるように努力いただければありがたいなと思います。

【宮城運輸支局 田口】

はい、了解いたしました。ありがとうございました。

(2) その他

【徳永座長】

それでは、(1)の議題のほうは閉じさせていただきます、(2)のその他ですが、事務局のほうからよろしく願いいたします。

〔宮城労働局、宮城運輸支局 参考資料1～2に基づき説明〕

【宮城運輸支局 田島】

最後に、事務局のほうから次回の協議会の開催予定についてご連絡させていただきます。

次回の協議会につきましては、今回ご承認いただきました事項につきまして取りまとめさせていただき、2月から3月頃を予定させていただきます。開催日程等が決まりましたら、また改めてご連絡させていただきますので、何とぞよろしく願いいたします。

事務局からは以上です。

【徳永座長】

ただいま参考資料のご説明とスケジュールについてありましたけれども、何かご質問等ございますでしょうか。

なければ、以上で議題は終了ということで、司会を事務局にお戻しいたします。

長時間、熱心にご議論いただきましてありがとうございます。

【宮城運輸支局 田口】

徳永座長、大変ありがとうございました。

それでは、閉会に当たり、北條宮城労働局長様よりご挨拶をいただきます。

【宮城労働局 北條局長】

本日は長時間にわたりお疲れさまでございました。

働き方改革が進められてまいりましたけれども、今年の3月末に働き方改革実行計画ができて、ちょうど電通の問題もあって、各企業さん、取り組みが進んでいらっしゃいます。どの企業に行っても、どこを聞いても、人手不足であると。長時間労働是正もやらなければいけない、残業をせざるを得ない状況の中で、その対策、両方どうやってやるんだという悩み事はよく聞かれるわけであります。

企業のお話を聞いてまいりますと、生産性の向上を図らなければいけないというお話を承ることが多いわけであります。各業界ともこの生産向上について、相当いろいろな努力が進んできているなど思っております。

トラック業界については、私が見るところ、各業界よりこの生産性向上というものを論理的

に考えられる、このところを分析して、どういう問題点があってという分析をして、ここを抑えればこうなるということと比較的、論理的に考えやすい業界なのではないか。例えば、介護などは論理的に、もっと難しい人間関係の問題だとかがある。そういうところに比べると、結構論理的に考えられる部分があるのではないかなと。もっともっと分析して、最後は意識の話だと思うんですね。荷主さんだとか、いろいろな関係者の方々のご理解を得るということに最後は行き着く話なのではないかなと思います。

その意味でも、このパイロット事業というのは、それを一個一個こういう問題点があるよと、それでこの意識を変えましょうということの好事例を集めるという大変すばらしい取り組みだと思っております、本日いろいろなご指摘もありましたので、これを踏まえて、すばらしい成果が上がるように私たちも一生懸命頑張ってこれをやっていきたいと思っておりますので、本日はどうもありがとうございました。

◎閉 会

【宮城運輸支局 田口】

ありがとうございました。

本日は、皆様大変お忙しい中、長時間にわたり会議にご出席、また、大変貴重なご意見、誠にありがとうございました。本日いただきましたご意見等につきましては、中央協議会に報告するとともに、パイロット事業に反映させていただきたいと思っております。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。

まことにありがとうございました。