

「建設資材物流における生産性向上及びトラックドライバーの
労働時間改善に関する懇談会【集合住宅・事業用不動産等分科会】」
議事概要

1. 日 時

平成31年3月27日（水）9：00～10：30

2. 場 所

TKP虎ノ門駅前カンファレンスセンター ホール3A

3. 議事概要

- (1) 議題1「アンケート調査等の実施状況について」、議題2「「ホワイト物流」推進運動の建設資材分野における進め方について」、議題3「今後の検討の進め方について」について事務局より説明を行い、意見交換を行った。
- (2) 各委員からは、以下のような発言があった。

○アンケートの扱いは重要であり、個別のヒアリングも必要。

○ホワイト物流推進運動は単純な労働力、ドライバー不足の話ではない。物流全体の生産性が低い。個別では生産性をあげる為に活動をしているが、物流現場の繋ぎ目にしわ寄せが来ている。サプライチェーン全体で考える必要がある。オリンピックは良いきっかけになるであろう。

○ホワイト物流推進運動については、荷主の自覚を促す必要がある。トラック業界がブラックなのではなくて、荷主が自分たちのコストを自分で増やしている、という事を経営陣に理解してもらわないと進まない。危機感を煽らないと進まないと思うが、政府として危機感は煽れないので、オリパラを上手く使うのが良いのではないのか。東京ではオリパラ開催時に港湾物流が大変なことにならないように、この夏から様々な取組が行われる。これらの取組を活かしてトラック物流の課題をPRすることも一案である。この春の引越しに関する国交省のアクションはわかり易かった。いよいよここまでやらないといけないという、国民の理解は進んだと思う。

○運転手の待遇等に関し、具体的なアイテム別であればどうすべきかという議論になるが、焦点が難しい。一番問題になるものが出てくると解決はできようが、多品種、多アイテムの中で全般論になると難しい。

- 一般論で進めるのは難しい。長時間労働是正地方協議会のパイロット事業に取り組もうと思い、ゼネコンの安全環境部(働き方改革担当部署)とも話をしたが、安全環境部は正論と言ってくれたものの、最終的には施工業者の監督がうまく動いてくれないと、となった。発荷主である建材メーカーはお客様(ゼネコン)が動いてくれないと、となり、結果としてパイロット事業に手を上げてもらえなかった。
- 物流業者が荷主の言うことを聞くのが前提となる。物流に関しては委託しているので分からない、というアンケート結果は非常に残念だが、一方で個別に対応となると、トラック協会の中にも鉄鋼等の細かな専門部会があり、常に議論、検討をしている。詳細な単位でやっていかないとなかなかまとまらないのでは。
- 特車申請は大ネックになっている。生産性をあげるために大型化を進めてきたが、走れない、許可を取るために期間がかかる。NEXCO 中日本は特車の違反による割引停止等非常に厳しい。かなり細かいことまでやっていかないと長時間労働も改善できない。
- アンケートで抽出された問題点、議題は正しいと思うが、今回のアンケートだけで、回答が多いものが大きな問題という事ではない。
- 荷主自体が下請けという事を考えなければいけない。建設業は荷受けの指示がないと進まない。荷主側から言うと、一社が努力しても他社がやっちゃっている、という事でお客様側からの評価が変わってしまう。独禁法に関わる問題になってしまう。業界全体で取り組まないと解決しない。
- 高齢者や女性を採用しても、優遇措置等はない。建設資材を運べるようになるまで、企業でも努力しているが、その部分のケアもないと、高齢者や女性が活躍する場がなく、企業の受入等進まないのでは。
- 荷主と運送事業者との関係について、昨年、パイロット事業を実施したが、荷主(メーカーの物流部門)と運送会社中心の物流工程の改善は、やれる事できる事が限られる。営業部門、工事部門、生産部門との連携も必要になってくる。従来の仕組みや構造を変えるのは簡単ではない。
- 商材も多品種、配車されたトラックに合わせて、運送事業者・ドライバーが荷姿や現場での荷降ろしの順番等も考えて積載し、運ばなければいけないケースもある。現場に行くドライバー、ドライバーの話しを聞く運送事業者は現場要望を把握しているが、それらの要望がメーカーの物流担当に十分伝わっていない事もある。

○実際、物が作られてから届くまでの間に、いくつもの工程があり、たくさんの方が関わっている。進めていく上では焦点を絞る必要がある。

○建設現場は下請け構造であり、色々な荷受けの方がいる、何が問題なのか分かりづらくなってきている。ホワイト物流推進運動は現場レベルでの周知も必要である。

以 上

(文責：事務局)