

議 事 録

会 議	第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善高知県地方協議会
開 催 日 時	平成30年2月9日（金） 10:30～12:00
開 催 場 所	高知県トラック会館3階 会議室
出 席 者	配席図のとおり（別紙）
事 務 局	高知運輸支局、高知労働局、一般社団法人高知県トラック協会
会 議 内 容	議事次第のとおり（別紙）
I. 開会	（定刻どおり開会）
事務局	（出席者紹介及び配布資料確認） それでは、早速議事に入らせていただきたいと思います。その前に本日の議事録につきましては、四国運輸局のホームページ等で公開させていただきたいと思っておりますので、何卒ご了承ください。それでは、横川座長、以降の進行をよろしくお願いいたします。
横川座長	本日は皆様お忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。議事に入らせていただく前に、まず議事の進め方をご説明させていただきたいと思っております。まず、議題1について事務局である高知運輸支局から説明をしていただいた後、各委員からご意見をお伺いいたします。その後、議題2について同じく高知運輸支局から説明していただいた後、ご意見をお伺いしたいと思います。それでは議事に入ります。
II. 議題1	
横川座長	まず、「議題1. 平成29年度長時間労働の改善に向けたパイロット事業について」ご説明をお願いいたします。
事務局	（「議題1. 平成29年度長時間労働の改善に向けたパイロット事業について」説明）
横川座長	パイロット事業の具体的候補の選定については、昨年3月に開催されました第5回の協議会で事務局に一任されていたところですが、まずは、ただいまご説明のありましたパイロット事業の対象集団の選定につきましてご承認いただけますでしょうか。 議題1について、ただいまのご報告へのご意見ご質問等ございましたら、ご発言をお願いします。 また、パイロット事業の実施にあたって想定されている検討課題や、留意すべき事項等につきましても、皆様のご意見をお聞かせください。
森本委員	高知県は園芸が特徴だということですが、他の県はどんな対応されているのでしょうか。
事務局	例えば昨年、宮崎県で町の経済連が中心となってパイロット事業を実施しています。また、青森県でも農産品関係を取り扱っております。

	<p>全体的に他の対応状況を見てみますと、出荷側と運送会社の改善については、かなり高い水準で行われているのが共通項として見受けられますが、どこの地域も着側の改善が進まないということがあります。</p> <p>例えば、群馬県ではキャベツの輸送を行っています。発側が、積み込みから何から荷主会社に相談してどんどん効率化が図られるが、着側は自分のところの業務の流れとか効率化を最優先して、運送会社の効率化はほとんど意識しないところがある。着側に対しては、物を買ってくれるお客さんだからなかなか強く言えない。</p> <p>昨年の農産品関係のパイロット事業でも、着側まで踏み込んだケースがほとんどなく、十分な成果は出ていないといったところです。</p>
森本委員	<p>発送側の方は改善がなされていますか。</p>
事務局	<p>今回の高知県でもかなり改善をして、運送会社のドライバーにも配慮した時間の設定をしています。運賃の水準もしっかりとした水準を設定されているようであります。この高知県のケースは非常に優良な事例だと思います。</p>
森本委員	<p>高知県の場合は、発荷主の集約センターで集約して発送していますが、同じようにされているところは県外でもありますか。</p>
事務局	<p>こういったケースは珍しく、なかなかありません。多くはそれなりの規模があって、1カ所から車をたてていくことが多いです。</p> <p>点在する拠点の規模が小さいような場合は、いくつかの農協で連携して荷物を共同的に持っていこうという取り組みが現実にあります。</p> <p>ただし、連携するか、あるいは単独でやっていくかというところは、各農協に物量がどれだけ集まってくるかということが一つの判断基準となると思います。</p> <p>小さい農協が何カ所か集まって拠点を作って輸送しているケースは、九州にいくつかあると聞いています。</p>
森本委員	<p>単協から出荷される1車単位の商品でも、今のシステムだと全部集めてからだから、積み込み時間がかかるというのは、仕組みとしてそうなっているという気がするのですが。</p> <p>そういうところを改善できれば、積み込み時間が4時間かかるっていうのは、全てじゃなくても改善していける方法もあるのではないのでしょうか。先ほどの話で言うと、土曜日に出荷の荷物スペースを広げられるなら、そこだけなんとかしましょうというより、全体的な労働時間の短縮ということを視野に入れた形のパイロット事業を考えるという方向がいいかなと思います。</p>
事務局	<p>ありがとうございます。貴重なご意見を頂戴いたしましたので、発荷主ははじめフィードバックさせていただきまして、もう少しきめ細かなベースセッションの時間を後ろ倒しに出来ないかといった点を合わせて御相談させていただきたいと思っております。ありがとうございます。</p>

森本委員	<p>我々物流業者からすると、一番難しいのは高知県の野菜です。労働時間の短縮、拘束時間・休息時間のことを、今の労働基準法に照らし合わせて守っていこうとするときに、実は農作物が一番難しい。</p> <p>なぜかという、農産物は基本的に競りにかけます。昔であれば5時ぐらいまでに競り場に並べて競りをしていましたが、今は相対取引になってしまっている。実際は、夜中の3時、夜中の1時に大田市場からの転送とかがかかっているの、競りに間に合えばいいというような商品ではなくなっています。</p> <p>そういう前提があるので、高知から発送した場合、鮮度の問題ももちろんありますし、休息時間を取りながら行くと、往復する時間が無くなってしまう。</p> <p>私共も、農協ではない系統外輸送をやっていますが、そこは非常に苦しいところです。</p> <p>先程ありました、中継輸送にしましょうとかいうのも基本的に全てコストアップになっている話であって、それでは高知県の基幹産業である園芸農家が結局売れなくなっていく。売れなくなって農家が減っていくという方向は、どうしても避けなければならない。いかにコストをかけずに、労働時間を守りながら、安全に届けるというような観点で考えた場合、抜本的に考えないとなかなか難しいと私は思います。</p>
労働局	<p>そもそも、高知の物流の中で農水産品の割合ってどのくらいですか。</p>
森本委員	<p>相当高いですよ。</p>
労働局	<p>少なくとも、ここで作った物を持っていくものは、そんなにないと思いますが。</p>
森本委員	<p>例えば、製紙関係の商品であるとか、いろいろな工業製品もありますが、農水産品の割合は、かなり高いと思いますね。</p>
労働局	<p>正確なものでなくていいですが、かなり多い？</p>
森本委員	<p>何割とか、我々もそこまでは。役所じゃないので。</p>
労働局	<p>多分、農産品の運送をしないと食べていけないですよ。</p>
森本委員	<p>物流会社もそうですが、本当に高知県の基幹産業なんでね、これがダメになると、高知県が大変なことになる。</p>
労働局	<p>私みたいに都会から単身赴任で出てきている人間からすると、都会の人に高知の美味しいものを食べさせるために、なぜ高知の人が苦勞しなければいけないのかなと思ってしまいます。</p> <p>でも、すごく社会的な役割が大きいですよ。</p>
森本委員	<p>京浜の市場規模は、日本の経済の38%くらい占めています。その中で、例えば、夏しか採れないものを、ビニールハウスで冬に出荷すると</p>

	<p>いうことをやっていますが、路地栽培しているものと、施設で栽培しているものとは、コストが変わるわけです。採れる時期が若干違うにしても、京浜の市場が、どこから好きなものを買うのかというと、やはり埼玉であったり、栃木であったり茨城、千葉であったり神奈川であったり。ちょっと外れても静岡くらいまでカバーしてしまうとなる。</p>
労働局	<p>消費者地であったり、集約工場であったりとか。</p>
森本委員	<p>それを四国の端でやろうとすると、そもそも、島しょ部というのは、物流コストもそうだし、四国だったら橋のお金がかかったり、高速代がすごくかかったりとかで、競争力がないですよ。</p>
労働局	<p>最初に質問されていた九州、宮崎とか、青森でもやはり同じような状況を抱えていますよね。</p>
森本委員	<p>単品ベースで出荷をすると、集約するロスというのがなくなる。そうすることによって、労働時間は単協でコントロールできる部分がある。高知県の場合、確かに出荷量が少ないところもあれば、多いところもある。そういう中で、全部同じにしましょうとやってるから、今の現状が起きていると思います。だから、出せるものは単協で出せばいいし、出せないものは集約すればいい。</p> <p>僕が言いたいことは、一番面倒なところをパイロット事業としてやっているのだから、これで何か成果が出るのかなと思ってしまう。</p>
トラック協会	<p>話がだいぶ進みましたが、先ほどの割合の問題ですけれど、高知県の農水産物は重量比で約20%を占めています。ちなみに全国では5%です。ですから、割合としては非常に高いですね。</p>
労働局	<p>重量ベースで20%というのは結構高いですね。</p>
竹下委員	<p>農協の集荷場から、モーダルシフト＝鉄道コンテナでまとまった荷物を一日に10～15本出していますが、どうしてもバラが流通センターに行くという状態になっています。</p> <p>コンテナをやめてトラックで半分積んで、後のバラを一緒に積んでいったら、早く出られる。ところが、コストの問題や、鉄道からのコンテナの問題とか色々ありまして、流通センターから出しています。</p> <p>先ほど森本委員も言われましたが、単協で2カ所くらい回ったらスツと出られるし、コストも安くなるので、そうした方がいいんじゃないかなと私たちは思います。</p> <p>やっぱり、荷受けの方で色々弱いということもあって、向こうの言いなりという状態がほとんどですね。</p>
森本委員	<p>その改善は難しいですね。市場は難しい。なぜかという、高知県だけが行っているわけじゃなくて、全国各県の農産物が同じ市場に行くので、高知県だけを改善してくれなんて無理じゃないですか。例えば、荷主がメーカーさんだったら、メーカーさんとお話ができるっていう場</p>

	<p>合もあるかもしれませんが、市場は難しいでしょうね。日本共通にしてくださいみたいな話になって、今のシステムは、日本全国の共通のシステムだということになっているので、改善は無理ですね。</p> <p>レンタルパレットの話もされていましたが、絶対無理です。レンタルパレットというのは下ろすと、必ず回収してこなきゃダメなので、そんなことを市場でしてくれるわけがない。回収できなければ、全部こちらが弁償しないといけません。発荷主が、回収・保管を自分でやりますよと言うわけがないので、レンタルパレットは100%ないです。</p>
労働局	<p>さっき、森本委員がおっしゃったとおり、一番難しいところをパイロット事業としてやっていますから、私がなぜ、さっきどれくらいと聞いたかっていうと、難しいかもしれないけど、ここを取り上げることは、高知の状況の中では意味があることじゃないかと。それだけ目を向けてもらわないといけない</p>
森本委員	<p>全然いいと思いますよ。ただ申し訳ないですけど、土曜日に、暇ときだけっていうのは、パイロット事業として意味があるのかなと。</p>
労働局	<p>確かにさっきの報告を聞くと、何ができるかと言われると、そこだけです。</p>
森本委員	<p>曜日決めてのパイロット事業に意味があるのかって感じがしたので。園芸の取扱いを、パイロット事業として今後もやっていくんだったら意味があると思うんですよ。パーセンテージも高いし、これを改善すると全ての方にある意味通用する部分もあると思いますが、一番難しいところであり、だから事務局も苦労されて、その報告しかできなかったのかなと思ったので。</p> <p>なかなか難しいですよ？</p>
事務局	<p>この農産品分野というのは、非常に困難なものがたくさんあります。今日、皆様のお手元に「資料8」ということで、中間とりまとめをお渡ししていますけれども、こちらをご覧いただいたら分かるように、パレット関係のことや物流コストの関係のもの、様々なものがあります。今、農林水産省が中心となって、業界慣行の見直しも含めた対策の検討を続けているところです。</p> <p>先ほどご指摘頂戴いたしましたように、高知から声を挙げて、なかなか響き合わない。やはり、全国的にもっと業界慣行的なものを打ち破るような、そういった取り組みを期待したいと思います。</p>
横川座長	<p>平成30年度高知県版ガイドラインを作るって予定でやってまいりましたけど、ダメでもやっていきますか。</p>
労働局	<p>ダメとは言いませんけどね。</p>
横川座長	<p>どうにか知恵を出していけないかなと思います。</p>

森本委員	<p>冬季限定とか、今の時期だけとかじゃなくて、苦しいかもしれませんが、全体的にどうしたらいいのかということ踏まえてのパイロット事業をやられた方がいいと思う。今のお話だと、土曜日の時間帯だけの話なので、これは申し訳ないけどやっても仕方ないかなと。勝手な私の私見ですが。</p>
横川座長	<p>非常に参考になります。ありがとうございます。</p>
四国運輸局	<p>今回、土曜日限定と言うことで、パイロット事業をやりますけれど、実証実験ですので、それをやってみて、どういう改善できるかってところを、平均に広げられないとか、そういう部分のやり方を考えるのも一つの方法かとは思いますが。まずやってみて、どういうところに問題があるのか、どういうことができるかという視点で実証実験をしていただければと思います。</p>
労働局	<p>正直、大幅な改善は難しいところがある。うちとか、国交省だけの問題ではなく、社会全体の問題です。例えば、昨日の北陸（大雪による物流障害）とか見れば、ああいう事態になってしまうわけですよ。</p>
森本委員	<p>そもそも物流にかかる高速料金が、一般と同じというのがおかしな事ですよ。</p>
労働局	<p>余談ですけど、労基法の改正案が2月中には出すということで動いています。そこでも、例えば残業時間上限規制とか、この業界に関しては早くから5年後実施ということで別枠扱いしているわけです。やっぱり業界の難しさというのは国も考えている。労働サイドから言えば同じ労働者なんだからと言われますが、そこは慎重にやっていかないとけない。</p>
森本委員	<p>朝8時から5時までしか仕事をしてはいけないというふうにしてくれたらいいんですけどね。</p>
竹下委員	<p>高速道路ですよ。労働時間がずっと短縮になります。物流業者のためにも、早くやってもらいたい。そうしないと本当にドライバーがいなくなってしまう。営業トラックを何台も持っていますが、高速道路代がもったいないから下を走って行く。 運送会社は、ほとんどスタッドレスを履いているから、雪でも問題なく高速道路も走れるのに、結局高いから下を走る。そんな問題があるから、物流に関しては、高速道路の割引をいっぱいして、料金を安くしていただいた方ははるかに労働時間短縮はできると思います。</p>
労働局	<p>今、みんな一律でやっているわけですが、例えば、事業としてやっている車と選別化するとか。</p>
森本委員	<p>早く帰る、早く行くためには、どうしても高速に乗らないと。時短を実現するためには、それが必須条件と考えられますけどね。</p>

労働局	冒頭の報告の中でも、行きは高速だけど帰りは下道とおっしゃっていましたね。
森本委員	そうしたら、また拘束時間が長くなる。
四国運輸局	これ資料にありますけど、行きは大体11時間30分で、帰りは18時間くらいかかりますか。
竹下委員	それは充分かかります。
森本委員	拘束時間を短くしたいので、お金がかかっても仕方がないかなと思って、うちなんか高速どんどん走らせています。もう、そうするしかないのです。そうすると、結局運賃を上げていくしかない。
横川座長	はい、ありがとうございます。大変参考になりました。それでは、次の議題に入らせていただきます。
Ⅱ．議題2	
横川座長	「議題2．中央協議会での検討事項について」高知運輸支局から説明をお願いします。
事務局	(「議題2．中央協議会での検討事項について」説明)
横川座長	それでは議題2につきまして、ご意見がございましたら、ご発言をお願いいたします。 <特に意見無し>
Ⅱ．議題3	
横川座長	それでは議題3「その他」について、事務局からは特段お示しするものは無いとのことですので、各委員の皆様、全ての議題について、ご意見等ございましたらお願いいたします。
横川座長	特に無いようですので、以上で、本日予定されていた議題はすべて終了いたしました。
事務局	本日は、熱心なご議論いただき誠にありがとうございました。 これにて第6回のトラック輸送における取引環境・労働時間改善の高知県地方協議会を終わらせていただきます。