

**第5回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長崎県地方協議会
議事概要**

1. 日時

平成29年3月8日（水） 14時00分～16時00分

2. 場所

長崎県トラック協会 研修会館

3. 出席者

宮原 和明	長崎総合科学大学 名誉教授
小野 秀昭	流通経済大学物流科学研究所 教授
松永 安市	長崎県商工会議所連合会 専務理事
江口 道信	長崎県中小企業団体中央会 専務理事
山口 裕志	全日本運輸産業労働組合連合会長崎県連合会 執行委員長
牛島 徳人	日本ハム（株）諫早プラント 課長
川見 義昭	（株）エレナ 総務部長
松本 一秀	日本通運(株)長崎支店 支店長
出口 義男	ヤマト運輸（株）長崎主管支店 課長
濱崎 清次郎	タカラ長運（株） 室長
井石 八千代	（株）井石 代表取締役
佐藤 正文	長崎雲仙運輸（有） 代表取締役
馬場 邦彦	幸運トラック（株） 代表取締役
西辻 松好	（株）ミラージュ 代表取締役
牧山 秀士	厚生労働省長崎労働局 労働基準部長
濱田 哲	国土交通省九州運輸局 次長
平田 栄一	国土交通省九州運輸局長崎運輸支局 次長
田宮 一昭	（株）運輸・物流研究室 客員コンサルタント（オブザーバー）
本多 正昭	日通長崎運輸（株） 代表取締役社長（オブザーバー）

なお、阿部委員（三菱重工業(株)長崎造船所）、内田委員（長崎県農業協同組合中央会）、州崎委員（長崎県漁業協同組合連合会）、松本委員（長崎県）、塚本委員（長崎県トラック協会）は、所要のため欠席。

4. 議題

- (1) トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取組について
- (2) 長崎県地方協議会における平成28年度パイロット事業実施結果について
- (3) 長崎県地方協議会における平成29年度パイロット事業について
- (4) 過労死等防止対策について
- (5) その他

5. 資料

- 資料1 トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取組
資料2 平成28年度長崎県パイロット事業実施結果
資料3 平成29年度長崎県パイロット事業集団
資料4 過労死等防止対策

6. 議題1の説明(九州運輸局)

7. 議題1に関する意見・質問

(宮原座長)

地方協議会は29年度で終了なのか。

(事務局)

地方協議会は30年度まで行われる。29年度までパイロット事業を行い、29年度終わりから30年度にかけてガイドラインを作成し、その後ガイドラインの周知に努めることになっている。

8. 議題2の説明(九州運輸局、(株)運輸・物流研究室 田宮氏)

9. 議題2に関する意見・質問

(日通長崎運輸(株) 本多氏)

パイロット事業に参加させていただき感謝している。当初、発荷主のフランソア様は拘束時間のことを把握していなかった。しかし、何度か会議を重ねることで「日通さん安全を買いましょう。」と仰っていただいた。パイロット事業ではドライバーの乗り換えがあったが、拘束時間が短縮できてドライバーの負担が軽減された。また、ヒヤリハットの数もかなり減少した。そのため安心して運転することができ、仕事への集中力も高まった。フランソア様から高速料金の支払いなどについて了解を得たので、4月からは現在のシステムを再構築し、安全最優先で取り組んでいきたい。

(宮原座長)

拘束時間はクリアーできそうか。

(日通長崎運輸(株) 本多氏)

今ははっきりした回答はできないが、業務を積み重ねていくうちに答えが出てくるはずである。仕事の流れを確認して拘束時間を1日13時間以内におさめていきたい。

(馬場委員)

フランソアの他の便はどのような状況なのか。

(日通長崎運輸(株) 本多氏)

フランソア様の自社便は従業員が運転されているので把握はしていない。

(川見委員)

パン業界の荷役作業は遅れているようだ。バンジュウ（空容器）の規格がメーカーによってまちまちである。パンを運送するドライバーは腰を悪くしてリタイアする率が高いようだ。このあたりを改善していけたらと思う。業界としてパワーゲートなどを設けてはどうかと提案はしたことがある。荷役作業の効率が上がってくるのではないか。これからも運送業者と販売店のお互いがウィンウィンの関係でうまくいくように荷を受ける店側から話をしていこうと思っている。

(宮原座長)

これをきっかけに販売店側の要望や意見交換できる場ができればいい。現在、そのようなものはないのか。

(川見委員)

ないと思う。シェアの大きいメーカーが音頭をとれば地域の他の業者も追随するのではないか。

(小野委員)

今回のパイロット事業でドライバーの拘束時間が15時間からほぼ13時間になったということは素晴らしい成果だと思う。他県のパイロット事業もいくつか見てきたが、運送会社の努力により拘束時間を短縮したケースが半分くらいあった。しかし、検討された事業内容が情報として荷主に入らないこともあり、荷主自身何も変わっていないケースが多く見られた。

今回の長崎の例を見てみるとバンジュウの回収の時期、物流施設の整備、一番難しい

コスト負担についてもある一定の線で荷主に譲歩してもらった。他県のパイロット事業と比較し、荷主の協力があつたからこそ成功したと思っている。貴重な実験であつた。

(西辻委員)

今の小野委員の話聞いて理解のある荷主だと感じた。佐世保の有効求人倍率は1.62倍ぐらいである。現状のトラックを動かすのが精一杯で、ほかの作業員を雇うことは難しい状況である。運賃を荷主が理解してくれるかどうかが一番の問題である。運賃の問題は1社ではどうにもできない。広く荷主に理解してもらう必要がある。

(小野委員)

運賃問題については今年から本省における「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」で検討されている。最終的にはこの問題の改善が重要であると思っている。来年度は地方の協議会においても原価に対する適正運賃をどう考えるかという議論を浸透させていくべきだと考えている。

(宮原座長)

多様な構造的な仕組みを変えていくことは相当大きなエネルギーが必要である。この協議会は国の関係機関と業界が本気になってやっているような感じがする。公言的な課題を解決するきっかけになるのではないか。

10. 議題3の説明(九州運輸局)

11. 議題3に関する質問・意見

(宮原座長)

平成29年度のパイロット事業について運送事業者は幸運トラック株式会社と決まっているが発荷主はまだ決まっていない状況である。

(馬場委員)

今回、平成29年度のパイロット事業に手を上げさせてもらった。3年程前、燃料が高騰した時に取引先に対して料金の値上げをお願いしたが、県央地域だけ料金を上げると他の地域とのバランスもあり問題があるとのことだった。農産物もいろいろな種類があり、品物によっては単価も違う。取引先からはパレット積みをすることで作業員を減らし料金を抑えてくれないかという話があつた。しかし今の若い人は荷物を手で積んだり、手で下したりすることをしなくなっている。パイロット事業については荷主にも理解を求めて進めていきたい。

1 2. 議題 4 の説明（長崎労働局）

1 3. 議題 4 に関する質問・意見

（井石委員）

運輸業が脳・心臓疾患にかかる請求件数、支給決定件数が一番多いが、原因は長時間労働にあるのか。

（事務局）

それが第一の原因である。

（西辻委員）

政府の働き方改革会議において残業時間が月平均 60 時間、年間 720 時間以内になると話し合われているが、自動車運転者の拘束時間である月 293 時間という数字がどうなるのか情報が全く入ってこない。現在でもこの数字は厳しいのにもっと厳しくなるのではないか。拘束時間が少なくなるというのがわかっていれば、今すぐにでも顧客と話し合いをしなくてはいけないのではないか。

（小野委員）

運送業界で残業時間が制限されることは大きな問題である。残業が月 60 時間に規制されると運行回数が 15% 程度減るということになる。運賃が減るというだけではなく、15% の物を運ぶことができなくなるのである。人が不足しているので自動車の増車では対応できない。需給バランスが崩れてしまう。そうするとトラック業界として残業時間を守ったり、労働者の処遇を改善し、人並みの生活が送れるような賃金を支払っていないと、ますます若者が集まらなくなってしまう。荷主も物が運べなくなるので大きな問題となるはずである。

（江口委員）

企業名公表制度の対象などについて説明して欲しい。

（事務局）

企業名公表制度について説明

1 4. その他

特に意見等なし。

(宮原座長)

ほかに質問などが無いようなので、以上で本日の協議会は終了する。

(了)