

第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善鹿児島県地方協議会 議 事 録

1. 日 時

平成27年12月10日（木） 13時30分～15時40分

2. 場 所

鹿児島サンロイヤルホテル3階「杉の間」

3. 出席者

小野 秀昭	流通経済大学 物流科学研究所 教授
永田 福一	鹿児島県中小企業団体中央会 事務局長
関野 寛道	鹿児島県経済農業協同組合連合会 野菜振興課長
高原 安廣	鹿児島青果（株）専務取締役
瀬崎 俊広	本坊酒造（株）鹿児島工場 工場長
下川 靖博	中越パルプ工業（株）川内工場 事務部長
中村 宇宙	ヤマエ久野（株）鹿児島支店 共配課長
黒木 一正	（公社）鹿児島県トラック協会 会長
三苦 和彦	日本通運（株）鹿児島支店 支店長
上窪 隆之	中越物産（株）物流管理部長
鳥部 敏雄	セイコー運輸（株）代表取締役
芳田 明	（株）ユタカ産業 代表取締役
池田 耕造 （行政側）	全日本運輸産業労働組合連合会鹿児島県連合会 執行委員長
岩崎 修	厚生労働省鹿児島労働局長
竹田 浩三	国土交通省九州運輸局長
峯 比呂志	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局次長

4. 議 題

- (1) 第2回中央協議会の概要について
- (2) トラック輸送状況の実態調査について
- (3) 事業者アンケートにおける長時間労働・労働時間短縮に対する意見等について
- (4) 荷主ヒアリングの結果概要について
- (5) パイロット事業について
- (6) その他

5. 資 料

- 資料1 第2回中央協議会の資料（抜粋）
- 資料2 トラック輸送における事業所及びドライバー実態調査結果について
《参考》改善基準告示（トラック運転者関係）の概要
- 資料3 事業者アンケートにおける長時間労働・労働時間短縮に対する意見等
- 資料4 荷主ヒアリングの結果概要
- 資料5 パイロット事業について

6. 開会挨拶

開会の挨拶（事務局）

省略

（竹田九州運輸局長）

ご紹介いただきました九州運輸局の竹田でございます。本日は委員の皆様方におかれましては、師走の大変お忙しい中、また、雨も降って足下の悪い中、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善鹿児島県地方協議会」にご出席いただきありがとうございます。

協議会の開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

本協議会につきましては、本年度に開始しまして、夏に第1回目を開催させていただきました。

私自身、都合がございまして第2回目が初めての参加となります。

この協議会自体は、荷主の皆様方ですとか、トラック事業者の皆様方、あるいは行政が一体となって、トラックの取引環境とか労働時間の短縮に向けての問題や課題を解決していくという、非常に私どもにとりましても、画期的な取り組みでございます。私も第1回の各県のいくつかの協議会に参加いたしましたけれども、それぞれ参加されました委員の皆様から、多に期待が寄せられたところでございます。さらに、全国で中央の協議会に合わせる形で47都道府県それぞれの地域の特性を生かした議論をということで、地方協議会が開催されているわけでございます。

ここで申し上げたようないろいろな委員の皆様方から、いろんなご意見を賜りながら、是非解決に向けての具体的な施策を一つでも二つでも早く始めていきたい、こういうつもりで協議会を開催させていただいておるところでございます。これもこれも、今叫ばれております地方経済の活性化、あるいはその地方の創生、こういったことは物流なくして語れない、こういう現状があるかと思えます。

今回の協議会を通じて、荷主の皆様方ですとかトラック運送事業者の皆様方のそれぞれが、いきいきと活動していただいて、地域の活性化あるいはその地方の創生に期していきますことを、私どもも一生懸命取り組んで参りたいと思う次第でございます。

本日の議題を見ていただきますと、九州運輸局で荷主のヒアリングを行った結果ですとか、トラック事業者にアンケートをお願いしておりますので、その中からの意見をまとめた資料を用意させていただいております。これらの資料をぜひ参考にさせていただきながら、議論、方向性を考えていただける機会にさせていただければと思っております。

皆様方には限られた時間ではございますけれども、この地域の特性に応じたいろいろな議論を真摯にさせていただければと思っております。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

7. 資料説明

資料1の説明（九州運輸局 西依課長補佐）

（小野座長）

ありがとうございます。1回目と異なるところとしては、中央協議会に「サービス業の生産性向上」という観点がありますが、この協議会と併せてトラック部門の協議会も実施されているところなんです。それから、中央協議会の資料としては、具体的にカスミスーパーマーケットというところの効率化の改善事例について研究されたというところでございます。それにつきましては何かご質問はありますでしょうか。

（質問・意見なし）

8. 資料説明

資料2の説明（(公社)鹿児島県トラック協会 森山常務理事）

(小野座長)

どうもありがとうございました。これは全国でやっている調査を鹿児島県分のみ集計したものでございます。膨大なデータを短時間で読み解くのはとても大変ですが、感想としては「極めて長い時間だな」という感じがいたします。特に長時間の最たるものとしては、時間外が1ヶ月に130時間になっている例もあります。この協議会が始まった発端である60時間を超える時間外については、2割5分から5割増しになり、これに130時間をあてはめるととんでもないことになるのではないかと感じてしまうくらいに、長時間の実態が現れております。

これにつきまして、質問、ご意見等ございますのでしょうか。

(永田委員)

今ご説明いただいた中で、全国でこのような調査が行われているということでした。冒頭で地域の特性があればそれを改善していくのも一つのテーマだというお話があったわけですが、鹿児島独自、鹿児島の特徴というのがあればどこなのかというのを教えていただきたいと思えます。例えば、荷待ちの時間が非常に長いとか、あるいは荷役作業が非常に多いとかが分かれば改善の方向とか課題が見えてくるのかなと思えます。

(森山常務理事)

鹿児島でいえば特産物として、農水産物の加工食品がいろいろございます。一番の特徴といたしまして、やはり拘束時間が長くなるのは距離的にだいたいかかるという面もございます。また、こういう運転の方でも一番には荷物が揃わない工場とかいろんなところがございます。工場に行けば生産が間に合わずに待たされているというのがありました。朝10時に行って全部揃うのが4時という場合もございますし、最初のスタートが非常に遅れてしまうというのがございます。そういうのが特徴ですし、生産者のところをずっと回っていくというところがあります。ですからいろんな工場、倉庫があって物流によって形態が変わるわけですけど、そのようなことが起きているということで、よろしいのでしょうか。

(関野委員代理)

フェリーで志布志とか宮崎の方から大阪南港、有明に結構運んでいるようですが、フェリーに乗っている時間というのは休憩時間に入るのか拘束時間に入るのか、教えてもらいたい。

(綿貫監督課長)

フェリーの利用につきましては、「改善基準告示の概要」という参考資料を入れております。

フェリーに乗船する場合は特例がございまして、平成27年9月1日から改正になっております。以前は乗船中の2時間は拘束時間で扱うということになっていましたが、今は原則として全て休憩時間として取り扱うこととなっております。

(鳥部委員)

運送関係の者です。鹿児島の特徴ということをおっしゃっていましたがけれども、物流センターとか倉庫関係は全国同じような状況だと思うんですけど、先ほどありましたとおり、鹿児島は農畜産県ということで、それを市場に運ぶという中で長距離が問題になっている。ただ、長距離だけが問題になっているということではなく、積み込みの待ち時間とか、荷下ろし待機とかも問題となっております。

また、先程フェリーの話がありましたけれども、フェリーは結構、枠が一杯で使いたくても使えないという状況があるというのが一つ。それと、どうしても青果物や市場関係は立ち寄り先が複数あり、フェリーの活用が難しいということがございます。この辺を改善するというのは難しい問題ではございます。

まずは、待ち時間というのをなくしていただければ拘束時間の短縮につながるので、今後検討をしていきたいと思います。

9. 資料説明

資料3の説明（九州運輸局 西依課長補佐）

（小野座長）

こちらはアンケートの最後にあるフリーアンサーを、宮崎と長崎を除く九州の意見ということで、鹿児島だけではなく全体の意見となっております。トラック運送事業者が抱えている悩みとこのを自由に書いていただいております、内容別に分類されています。

荷主との協調、荷主の理解ということを多くの意見の中で垣間見ることができます。また、一部ですが、トラック業界の内容として見れば、元請と下請けである実運送事業者、この中で痛みが若干異なりますので、元請事業者にも、荷主にも働きかけていただきたい、あまり安い契約をしないでいただきたいという意見も確かにあろうかと思います。トラック運送事業者の方々でこの意見等を見られて、ご意見があればいただけたらと思います。

（鳥部委員）

意見じゃないですが、昨日わたくし、名古屋に行っておりましたけれども、びっくりしたのが今「手なし車」というのがおるのです。「手なし車」とは何かと思ったら、荷作業を一切しない車、積み込み・降しなし、ドライバーはハンドルを握るだけ。関東、関西、中部では、そういう運送会社が結構あるみたいで、待ち時間の問題を解消するためにはそれも一つの方法かなと昨日痛感して帰ってきました。実際そういう車が結構おるみたいでした。

（手なし車・・・作業を一切しない車のこと）

（黒木委員）

先程来、荷待ち時間、手待ち時間の短縮がという話がでてきております。確かにまず解決できる一つの項目なのかなという思いはあります。けれども、発荷主さんだけではなく、着荷主さんの都合というのも大きいと思います。ただ、我々は着荷主の要望として細かい内容は全く分からない中で、発荷主さんから「何時に着けてね」とやっていますので、今後は是非とも着荷主との時間調整、我々も途中で拘束時間をオーバーしないような運行の計画をその都度細かいところの打合せをさせていただきながら、やっていくというのが必要なのかなという気がいたします。着荷主さんとの調整というのも今まであまりされていないところも多いと思いますけど、そういったところをより深追いして今後、調整していただければありがたいと感じたところです。

（小野座長）

待ち時間だとか、荷下ろしだとか、荷主への理解だとかについては、一般貨物自動車運送事業者も特積みの事業者もほとんど同じような悩みと考えてよろしいのでしょうか。

（鳥部委員）

そこがセンターだとするとその都合ですから、一般も特積みも関係ないと思います。

10. 資料説明

資料4①「住設メーカーの配送センターにおける改善事例」の説明

（九州運輸局 石田自動車交通部長）

(小野座長)

1社目の住設メーカーの配送センターでの改善事例ということで、ポイントはパレット化、検品廃止、低床トラックの導入、そして人工知能の配車計画というところでしょうか。これにつきましてご意見等いかがでしょうか。

写真を見ますと、一般的にはパレット化すると積載率が落ちるのですが、段ボールのサイズとパレットのサイズも相当工夫して一つのパレットに空きがないような積みつけをするような工夫もされていらっしゃる。

あとITの方はどうでしょうか。最近人工頭脳といいますか、「アルゴリズム」も相当優秀になってきていて、15台以上の配車で1ヶ月のトータルだとベテランよりコンピュータが月間で台数の削減ができていているということも聞いたことがあります。トラック台数削減の効果がコストダウンに繋がる。具体的には個建て契約だとトラック事業者の台数も減って利益に貢献できるわけです。ドライバー不足にも対応できるということです。

(中村委員代理)

ヤマエ久野では、ソフトは九州で共有という形で持っております。しかし、鹿児島ではフェリーを使うのでベテランには勝てないという状況で、なかなか実用に結びつけていない状況です。

(小野座長)

私も一度導入に立ち会ったことがあります。そこは厨房メーカーだったのですが、車の台数が60台くらいと多かったので、この効果はすごく大きかったことを覚えています。

(鳥部委員)

この住設メーカーさんですが、これは工場倉庫からサブターミナルまでの改善と言うことですね。問題はこのあとの消費者のところ、ここがたぶん、結構いろんな時間の問題が出てくるのではないかと思います。その辺の対応はされているのですか。

(石田自動車交通部長)

今回ヒアリングをさせていただいたのは3社でございますが、3社とも工場倉庫からサブターミナルの輸送でございます。一般的にはこの先でも問題が発生しているということですので、今後、実態を明らかにしていきたいと思っております。

11. 資料説明

資料4②「食品メーカーの冷凍冷蔵倉庫における改善事例」の説明

(九州運輸局 石田自動車交通部長)

(小野座長)

整理すると自社の工場と自社の倉庫と協力の倉庫が別々にあり、自社倉庫間の社内物流については相当合理化されているということです。納品先に行くようなところは、パレット化されていないとの前提です。2つの倉庫を巡回するようになっていますので、自社の倉庫では待ち時間は減るのですが、トラック事業者から見ると実は協力倉庫と合わせた待ち時間がどうなっているのかということが重要課題になってくるのではないかと思います。

(芳田委員)

実運送事業者でございます。(その2)の中で積み込み作業が大幅に軽減されるというのは大いに結構なことでございます。私たちも願っているところでございます。

資料の「4トン車2台で1～2時間かかっていたものが10トン車1台で15分程度となった」という要因は为什么呢。

(石田自動車交通部長)

従来はばら積みだったので、1個1個検品し、1個1個積み込んでおり、それで時間が非常にかかっていた、また、10トン車1台に積み込むと積み込み時間が非常にかかっていたので、4トン車2台に分けて積み込むこととしていた。それをパレット積みとし、フォークリフトで積むことで作業が簡単になった。10トン車1台で簡単に積み、大幅な作業時間が軽減されたということです。

(小野座長)

〈その1〉についてですが、時間帯指定されていない事業者は結構ございます。そういう点でみると、自社のトラックのそれぞれの運転手としては早く出発したい意識で行くと全部一番に集中してしまう。時間帯が分けられるような出荷体制になっていれば大きな効果になるのだらうと思います。

12. 資料説明

資料4③「スーパーの配送センターにおける改善事例」の説明

(九州運輸局 石田自動車交通部長)

(小野座長)

この食品スーパーは、中長距離輸送があるということです。〈その1〉につきましては、いわゆる「シェイクハンド輸送」とよく呼ぶのですが、別なトラックである地点で落ち合って運転手を変えて車を乗り換えてもらうという方法です。10年以上前から特積事業者では実証実験等をやられていて、現在もされておられます。

この事例は特積みではなく一般貨物であり、いい事例であると思います。もう一つの方はパレットの話と検品作業についてで、先程の事例にもございました。

(鳥部委員)

事例〈その1〉についてですが、この中継輸送は同じスーパーの自社便でしょうか。

(石田自動車交通部長)

もう少し細かく説明しますと、ここは1日3便やっているそうですが、その内の1便をこの中継輸送にしてございます。その1便については、自社輸送だとお聞きしています。残り2便は他社、要は委託してやっているのですが、この結果がいいのでそちらにも導入したいと話をされています。

(鳥部委員)

このスーパーは営業ナンバーでされているのでしょうか。

(石田自動車交通部長)

緑(営業)ナンバーです。

(鳥部委員)

実際どういう契約になっているのか、事故があった場合どうなるのか、車両が変わった場合どうしても車両側の責任ということになりますので、その辺の取り決めをどうするのか興味があり

ます。

もう一つ気になるのは、九州から兵庫に行く分と逆の分の物量というのは、均等ではないでしょう。おそらくどちらかが多い・少ないとなっているのでは。この辺はどうなのか、輸送積載効率が気になります。

(石田自動車交通部長)

そこまでは伺っていませんが、お聞きした中では、そこに不都合が生じているということではありませんでした。どちらかというと、幹線輸送なので比較的定期便であるという理解で我々もおりまして、物量がなくてもあっても基本的には行き来するのではないかと考えております。

(小野座長)

トラックが中間点で2台落ち合いドライバーを変える場合、基本的には貨物の荷主であるスーパーさんでなくても可能なのですが、同じスーパーさんの貨物ではない、別な荷主さんの貨物と考えてよろしいですね。

(石田自動車交通部長)

九州と近畿との拠点間の輸送なので、自社の貨物となります。

(小野座長)

理論的には、別な事業者の荷物でも可能です。

13. 資料説明

資料4「改善事例のまとめ」の説明(九州運輸局 石田自動車交通部長)

(小野座長)

住設メーカー、食品メーカー、スーパーマーケット、これらの事例をお聞きしまして、私の印象としますと、荷主が決めるべきところを改善していただいている。例えば検品の有無、あるいは出荷時間帯の調整、あるいは配送回数の変更ということをやってらっしゃって、トラックの待ち時間の解消、あるいは台数の減少に大きな影響をもたらしている。これらの荷主の取り組みを当然のように、「我が社もやっているよ」という皆さんもいらっしゃると思いますが、これについて荷主の意見をお伺いしたい。

(関野委員代理)

第1回のこの協議会でも出たと思いますが、「トラガール」ということで、やはり人が少ないということで、パレット輸送というのは当社も試験的に行っているという状況です。

この事例の場合は、グループ内とか関係拠点先ということでやっておられ、特に問題はないようですが、全国の市場ですとか、新しい販売先であるとか、場合によってはスーパーまでそのままパレットが輸送されるということで、パレットの紛失が気になるものですから、そこらあたりをどうしておられるのか。我が社としましても、パレット輸送というのを取り組んでいかないといけないと考えておるのですけれども、どうしても販売先の方で全ての保管をしてくれているとは限らないものですから、まだまだ問題が実際山積しているという状況です。他の事例で、こういうグループではなくて全然違う販売先、グループ内ではないような販売先とやりとりするとか、一般の消費者のところまで持って行く取引をするようなパレット輸送のいい事例がありましたら、次回でも結構ですので是非紹介していただければなと思っております。

(高原委員代理)

社長は会議があつて都合が悪いということで、私が代理で来ました。

我々青果市場では、野菜・果物は大半がパレット販売です。その中で、取引している。競りは果実は多いですが、野菜は少ないです。全て相対取引・契約であり、価格がぶれることはないです。1週間したら上がったり下がったりという品目はありますが。

我々も残念なことがあつて、長野県の高冷地の野菜が九州島内の福岡までは翌日販売でOKなのですが、その後、鹿児島・宮崎となると3日目販売となる。ところが着いた荷は非常に事故品が多いです。そのため、我々もいろいろな損をしたり、廃棄処理したりしました。それを何とかできないかということで話を進めています、それがまだ解決できないところです。どこかで運転手さんが交替して鹿児島まで翌日販売ができないか今提案はしているところです。どうなるかはわかりません。市場は、新鮮な野菜を鹿児島市民に提供する使命がありますから、そういうところを忘れたら大変なことになるということを言っています。我々も、特に野菜が全国の中で一番早いですから、鹿児島から本州への荷物は多いです。北海道まで車で配送しているということもやっています。

市場というのは24時間、毎日開いていますので、遅れてきてもそれを車が着かない中で売っていくというのがあります。品物は見ていないですけれども産地は決まっていますから、そういうところはそのままで売っていく。例えば北海道だったら、馬鈴薯が来たら3Lがいくら、2Lがいくらとか価格は入っているので、着いたらそれを分解して量販店、それから消費者へ提供していく、そういうことでやっています。だから、産地は品質レベルを上げることを一生懸命やっています。ところがさっき言ったように車の輸送だけはデメリットになっています。そこは我々もいろんな批判をしながら、いい流通が円滑に行くように考えていきたいと思っております。

(瀬崎委員代理)

私は代理で来ました。工場の担当で、直接出荷業務はやっておりませんが、現状を説明いたします。

商品の出荷につきましては、ほぼもう出荷するだけで、全てパレット積みとなっています。積み込みの方は事前に準備がしてあつて到着したら順次積み込んでいく。それは出る方だけですので、パレット管理においては、「等枚交換」というのがしっかりできていけば問題がないのですが、そこをしっかりとやっているのは「ピールパレット協会」でやっていくのがいいかなと思います。ただ、その先の方についてパレットから分解したりしますので、結果、一番悪いのはパレットだけ配送することが生じております。それにお金がかかりますので、そこがうまくいけばいいかなと思います。

それから原材料と資材関係については、ほぼパレット管理できてないところが結構あります。そこでは持ってきた物をトラック内でパレットに積んで荷下ろしから先を当社がするというので、資材管理については現状まだまだかなと、もう少し改善しないとイケないかなというふうに考えております。

(下川委員代理)

紙製品というのは基本的にパレット積み、もしくは「巻き取り」といって、1つで500kg前後とか600kgとかの重量物ですので、もともとばら積みというのには該当しないものです。ですから問題ありませんよと言いたいのですが、やはりそれは出荷口の狭さであったりとか、多少の待ちがあつたり、色々問題がないわけではありません。先ほど出てきた事例のように、納期とか、月末売上げに関係するものであると全国各地の営業所から出荷依頼が集中すると、そういった対応時の乱れといった問題は抱えているかと思えます。

特に今一番、待ちということで言いますと、製品というより原料である大量の木材チップを工場に運びますので県内、近県も含めチップ工場が20社くらいから運んでくるものを受け入れる

時に、若干の待ちが生じていることがあります。

また、紙製品だけでなく、当工場は11月1日からバイオマス発電をスタートしたばかりで、その燃料も同じようなチップでございます。現段階では、設備の不具合もあり、慣れるまでに若干の待ちが発生しているということもございますので、その点は今後改善していきたいと考えているところでございます。

(中村委員代理)

今物流センターをやっておりますが、小売店からの配送の時にいつも問題になるのが、配送のサービスレベルを向上させた場合に時間が若干かかるということで、当初取り決めがあった状態から徐々にサービスレベルを向上させていくとドライバーにしわ寄せが来て休憩時間がとれないという問題に結びついています。そこは今改善しているところです。こまめに定期的に配送コストの見直しを図るとかやっていかないとなかなか、時間の確保とか長時間労働の問題解決には至らないというところで、今まさに取りかかっております。配送先の女性のパートさんのために重たいものは下に乘せて、高く積まないとか、今度は高く積まないとなると積載率の問題が出てきたりいろいろありますので調整しながらやっていくところであります。

今繁忙期にあり、年明けから配送の見直しが入ってきています。そこが入ってくればある程度の改善が図れます。ただ、拠点がいくつもありますので、ちょっとずつですけど、一歩ずつですけど前には進んでいけるのかなと思っています。

大きな改革をするためには、小売店さんの協力も必要となってきますので、今後はそこが課題になってくるかと思えます。

14. 資料説明

資料5「パイロット事業について」説明（労働局）

(小野座長)

パイロット事業は28年度4月から選定も含めて始まるということですが、各県でやるということですか。

(綿貫監督課長)

ご指摘のとおりです。

(小野座長)

実証実験等に対しての助成についてはどういう内容になりますでしょうか。

(綿貫監督課長)

労働時間の短縮につきまして、併せまして助成事業をやっていくということですが、この内容につきましてはまだ詳細が決まったものではございません。ただ、実際に労働時間について縮減していただいた場合について、助成の事業がございます。それがおそらく元になろうかと思えます。実際に、労働時間を短くしていただいて、その事業に対して実際にかかった費用を助成させていただくというものでございますので、併せて活用していただくということになろうかと思えますので、またその詳細が決まりましたらこの場でご提示させていただきたいと思っております。

(小野座長)

鹿児島の特徴に焦点を置いていただければと思います。実証実験につきましては、3月ぐらいまでを大体想定して、4月から具体的な選定ということになりましょうか。是非いいアイデアを考えていただければと思います。

(永田委員)

全体を通して非常に消化できない、自分の中で解決できない問題があるということ、先程荷主さんのヒアリングの結果ができました。これはこれですばらしいと思うのですが、当初、トラック協会さんの方で話のあった「10時にトラックを着けました。でも出荷は4時です。」という話がありました。このような問題を解決しないことには運送業者さんだけに負担を強いる。パイロット事業の後の方に法律の改正案が出ていますけれども、この結果、得られるものとは「法律どおりやりなさい」、「負担は全部運送事業者が負いなさい」みたいな形になっていると思うのです。なぜこの場に経済産業省が関連していないのかというのが非常に不満です。といいますのは、本来「10時に車を着けて4時にしか出荷できない」というのは、経済産業省の業務から見た時の事業の効率化を一切図っていないのだという視点で考えざるを得ない。そこをやらずして、その問題を解決せずしてこの問題というのは多分解決できないと思います。パイロット事業でどんな事業をやるのかよくわからないのだけれども、最初にあった「10時に車をつけます。でも4時にしか出荷できません。」というそこが問題ですから荷主さんにヒアリングするとしたら、そういう問題の発生しているところ、アンケートを取られたわけですから、どういう事業者さんで問題が出ているというのは分かっているはずなので、そういうところを是非調べていただきたい。今日お見えになっていらっしゃる荷主さんのところというのは、たぶん改善に向けての努力、経営効率化を一生懸命図っている企業であって、それが図れない事業者さんがいるということが問題なのです。その問題を解決できるような形で話しをいただきたいと思います。私の上部団体がこの事業に関連しているので上部団体に対しては、勿論我々は経済産業省が主管でありますので、そこを是非やろうというふうに話をしますけれども、九州運輸局さんにおかれましても、そういう視点で物事を考えていただければと思います。

それから労働局さんに対してお願いというか、こういうことができないのかなということで意見ですが、一般の企業において、従業員を待機させてその時間を無給で働かせるというのはあり得ない話ですよ。運送会社だけそれを強いている現状というのを改善しないといけないわけだから、その部分を考慮した取り組みというのを全体的にバランスよくやっていたらこれ解決できないのではないかとこのように思います。大手の運送会社だけが残るといったら、今の埋めていただいている事業者がなくなってしまう。そしたら日本の物流は崩壊するのです。ここらあたりもう一回トータルで地方から考えているから、こんなに進めるということではなくて、もうちょっときめ細かい、鹿児島の特徴はいったい何かといったら、未成熟の荷主側が多いということが、一番の問題だと思うのでそこを考えていただければと思っています。

(小野座長)

貴重なご意見ありがとうございました。確かに、荷主というのは幅広くて、農林水産省から経済産業省までたくさんの荷主がいるわけです。そういったことも踏まえて事務局の方では何かお考えはありますでしょうか。

(石田自動車交通部長)

まず、経済産業省については中央の会議でちゃんと入ってございます。残念ながらこの協議の場には参画いただけませんでしたけれども、そういった形では入っていただいております。

先程おっしゃったとおり、長時間の手待ち時間を発生させるような会社さんが数多くあると我々もお聞きしていて、運輸局の方から具体的に教えてくださいと申し上げているところでございます。残念ながら上下関係でなかなかここが悪いということをおっしゃるところがないので、実はまだ行けていない状況でございます。運送会社の方から言うところ角が立つ場合もあるでしょうから、永田局長の方がもし、こういうところがだめだということがあれば是非教えていただきたいというのが我々の願いでございます。こういった会社をなるべく無くすというのが運輸局も全く一緒でございます。是非一緒に取り組んでいきたいと思っています。

また、もう一つございますが、もし不当な取引環境に置かれているということであれば運輸局、もしくは運輸支局において適正取引の相談窓口というのを置いてございますので、是非具体的に相談いただければと思います。よろしく願いいたします。

(小野座長)

最後に、トラック協会では鹿児島県についてのデータ分析を行っていただき、運輸局につきましても荷主のヒアリングをやって具体的な実態と取りまとめ等を精力的にやっていただきました。本当にありがとうございます。

(鳥部委員)

運送事業者側としまして、本当にありがとうございます。今日ご臨席された皆様方のいろいろなご意見をいただきましたし、石田部長さんをはじめいろんな調査をしていただいて我々も感激しています。先程永田局長さんのおっしゃったのが本音の部分もあると思いますけど、こういう場を設けてもらっている協議いただければ、われわれの状態もよく分かっていただけますでしょうし、もう一歩進んで考えていただけますと助かりますので、いろいろきつい話もあるかも分かりませんが継続の方をよろしく願います。

(綿貫監督課長)

永田局長の方から一件、待機させれば賃金を払わないといけないという話で、まさに荷主の方はそのような原因があって賃金が払われないという現状も実際あるかと思えます。これについては改善基準の認知度の問題、荷主の方がご存じないということもあるかと思えますので、今いただきましたご意見も踏まえて、鹿児島労働局において荷主が集まるような機会、労働災害の関係で集まる機会等もございますので、改善基準告示の認知度の向上のために説明してまいりたいと考えているところですので、今後ともよろしく願います。

15. 閉会挨拶

(吉野労働基準部長)

鹿児島労働局の吉野でございます。各委員の皆さまにおかれましては、本日はお忙しいところご出席いただいたこと、また、活発な議論をしていただいたことに関しまして感謝申し上げます。

まず、本日は事業者アンケートにおける長時間労働・労働時間短縮に対する意見や荷主ヒアリングの結果につきまして、労働局にもさまざまご意見をいただいたところでございます。このようなご意見につきまして、鹿児島労働局でできる対策につきましては、できるだけの施策を講じてまいりたいと考えております。

また、本日は鹿児島県トラック協会様より、鹿児島県における「トラック輸送における事業所及びドライバー実態調査」を非常に詳細な大変な調査でございますが、ご尽力されたと思えますけれども、この実態調査の結果は中央においても取りまとめられ、その報告が次回、中央の協議会で行われると聞いております。鹿児島においても、この地方協議会において、実態調査の報告を行うこととなろうかと思えます。次回におきましても、この実態調査につきましてご議論いただければありがたく思います。

先程労働局の事務方より説明がありましたが、この調査結果を踏まえて、来年度実施されるパイロット事業（実証実験）の内容が定められることとなっております。鹿児島においても、このパイロット事業を行うこととなり、まずはその内容の検討や事業場の選定について、年明けになりますが、各委員のみなさまにご協力を賜ることとなろうかと思えます。引き続きご協力のほどお願い申し上げます。

最後になりましたが、本日の協議会、また、委員の皆様のご協力によりまして大変有意義なものになったと思っております。心より御礼申し上げます。閉会のご挨拶とさせていただきます。