

### 第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会議事録

- 日 時 平成28年3月18日(金) 14時00分～15時50分
- 場 所 大分県トラック会館 5階 大会議室(大分市向原西1-1-27)
- 出席者 別添「出席者名簿」参照

#### I 開 会

(事務局：大分運輸支局 吉岡運輸企画専門官)

定刻となりましたので、只今より「第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会」を開催致します。事務局の大分運輸支局/吉岡でございます。委員の皆様におかれましては、年度末の大変お忙しい中、本協議会にご出席頂き誠にありがとうございます。後ほど前田座長様に議事進行を交替するまでの間、進行役を務めさせていただきます。宜しくお願い致します。

(配付資料の確認)

なお、本協議会は公開とされていますので、報道機関の方が傍聴されています。ご了承下さい。また、議事録作成のためICレコーダーにより録音しておりますので、併せてご了承願います。

続きまして、本日の出席者でございますが、お時間の関係でお手元にお配りしています出席者名簿によりご紹介に代えさせていただきます。

また、ご報告になりますが、大分県商工会議所連合会/川村常務様、大分県中小企業団体中央会/河野専務様が、業務の都合で欠席となります。

続きまして、本協議会を開催するにあたりまして、大分労働局/金沢労働基準部長から一言ご挨拶申し上げます。

#### II 大分労働局 金沢労働基準部長挨拶

ただいまご紹介頂きました大分労働局労働基準部長の金沢と申します。よろしく申し上げます。

今回、第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会を開催するにあたり、委員の皆様方におかれましては、お忙しい中お集まり頂きましてありがとうございます。

また、日頃から労働基準行政の推進にあたりまして、格別のご理解、ご支援を賜り厚く御礼申し上げます。本日は、労働局長が公務により出席できませんので、協議会の開催にあたりまして、私からご挨拶を申し上げます。

これまでも度々申し上げてきたところですが、本協議会は、現在国会に提出されている労働基準法等の一部を改正する法律案において、月60時間を超える時間外労働に掛かる割増賃金率50%以上の適用については、中小企業への猶予措置を廃止する内容が盛り込まれており、法改正の影響を受ける業種の一つであるトラック運送業の長時間労働の抑制等に向けた環境整備を進めることを目的としているものであります。現在、労働基準法等の一部を改正する法律案につきましては、継続審議となっておりますが、中央では早期成立に向けた取り組みが行われていると聞いております。トラック運送業界が将来に渡り、日本の産業を支える重要な役割を果たしていくために、長時間労働、あるいは適正運賃の収受という課題にしっかり立ち向かい、労働条件の改善、取引環境の改善をしっかりと実現し、その上でトラック業界の職場の魅力をアップし、人手不足を解消していくことが必要不可欠と考えております。

中央協議会におきましては、2月19日に第3回中央協議会及びトラック運送業の生産性向上協議会が行われ、「トラック輸送状況の実態調査結果について」、「パイロット事業について」、「生産性向上のための補正予算について」、「運賃・料金について」、「下請け等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議について」、「燃料価格の下落に伴う運賃引き下げ要請への対応について」が議論されました。中央協議会での実態調査の報告では、走行距離では「長距離、輸送品目では農水産品・特殊品、地域では九州で拘束時間が長くなっていた。連続運転時間4時間超の運行は、農水産品・九州が多いという特徴がある。改善基準告示の目安となる拘束時間13時間超が全体の36.6%、16時間超の運行が全体の13%見られた。調査期間7日間のうち、休日がなかったドライバーも1割程度存在。時間指定が有っても無くても手待ち時間が1時間

程度発生している。時間指定の仕方に工夫が必要。」という報告がなされております。

今後におきましては、トラック運転者の長時間労働の抑制等に取り組むパイロット事業が始まります。これは、トラック運転者の長時間労働等の問題点・課題を改善するために、発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員とする集団が実施する実証実験であり、好事例を集め、ガイドラインを作成し、その普及・定着を図る取り組みの一環として実施するものです。中央協議会で議論された内容を参考にしつつ、これまでの大分県協議会での議論や実態調査結果等、大分県における実情をふまえたうえで、如何に大分県の実態に迫った解決策を議論できるかが重要になってきます。トラック運転者の労働条件の確保・改善や取引関係の適正化を大きく前進させるため、しっかりと取り組んで行きたいと考えておりますので、本日も委員の皆様方の忌憚の無いご意見をどうぞよろしくお願い致します。

**(事務局：大分運輸支局 吉岡運輸企画専門官)**

ありがとうございました。それでは、これからの議事進行は前田先生にお願いしたいと思います。前田先生、よろしくお願い致します。

**(前田座長挨拶)**

皆様こんにちは。座長を務めます前田でございます。この大分県地方協議会の趣旨につきましては、これまでの第1回、第2回等を通じて、委員の皆様にはご理解頂けていると思っております。実際に、この1回、2回の協議におきまして、取引環境・労働時間改善に関わる課題、或いは貴重なご議論を出して頂いたと思います。これからは、これまでの議論が少しでも具体的な内容に繋がるよう議論をさらに積み上げていきたいと思っておりますので、引き続きご議論をお願いしたいと思います。よろしくお願い致します。それでは早速議事に入らせて頂きます。

### Ⅲ 議 題

#### 1. トラック輸送状況の実態調査結果について

**(前田座長挨拶)**

議題1「トラック輸送状況の実態調査結果について」事務局より報告をお願いします。

**(事務局：(公社)大分県トラック協会 益永常務理事)**

トラック輸送状況の実態調査結果についてご説明致します。用います資料につきましては、資料1から資料4までの調査結果のものでございまして、本調査の目的は、現在の実態を把握し問題の洗い出しを行うために実施したものでございます。なお、資料2と4につきましては、調査項目毎にまとめたものになってございますので、主な説明は控えさせていただきますことをお断りを申し上げ随時ご覧頂きますことをお願い申し上げます。

では資料1の「トラック輸送状況の実態調査(全体版)結果概要」ですが、1ページをご覧下さい。掻い摘んでご説明致しますことをご了承下さい。調査の対象者及び調査期間の概要としまして、有効回答数1,252社、女性62名を含みますドライバー5,029名からデータを収集しました。期間は昨年9月14日から20日の7日間。(1)回答ドライバーの概要は、免許・年齢層・対象ドライバーの走行距離別にみますと、大型が57.7%、年齢層は30から59歳、走行距離は平均297kmでした。(2)回答事業者については、平均保有台数57.8台でした。(3)ドライバーの拘束時間の概要につきましては、手待ちが全体の46%、その所要時間が1時間45分、関東・近畿つづいて中部が長い状況でした。平均拘束時間では、中距離以下が11時間台であるのに対し、長距離輸送は16時間を超過している状況となっております。調査区分ごとにみますと、品目別では、農水産品・特殊品・地域別では九州が長くなっています。(4)ドライバーの拘束時間等の分析をみてみますと、13時間超えが36.6%、16時間超えが13%で、類型別にみると大型・長距離・農水産品・九州で高くなっています。休息期間では、8時間未満が15.8%、休日なしが9.8%いずれも車種別では大型に多くみられました。連続運転4時間超えは10.7%あり、調査のカテゴリー一別にみると、大型・長距離・農水産・九州の割合が高くなっています。

2 ページをご覧ください。時間短縮の有用な手段として高速道路の利用がみてとれました。手待ち時間につきましては、1 運行あたり平均1 時間 45 分、1 回あたり平均1 時間 9 分、頻度・回数ともに発着荷主で同程度発生。待ち時間につきましては、指定時間のあるなしに関わらず同程度となっています。

資料 2 の 35 ページをご覧ください。全国平均の拘束時間は 12 時間 26 分で手待ちは平均 48 分で、差し引くと 11 時間 38 分と改善基準の 1 日 13 時間の範囲内となり大きく改善されます。(5) 荷役の書面化、荷役料金収受の状況については、荷役について、書面化できている企業は 58.2%、現場での依頼が 9.5%となっています。うち荷役料金が収受できている企業は 71.2%、書面をして収受できている企業は 58.2%の、71.2%で全体の 41%にあたりますので、半数以上の企業は荷役料金が収受できていないものとなっています。(6) 荷役、付帯作業の発生状況については、まず荷役についてみますと発生地とその作業平均時間は、発荷主で 40.8%、51 分、着荷主で 59.2%、42 分となっています。次に付帯作業についてみますと「検品」、「保管場所までの横持ち運搬」、「商品仕分け」が多い状況です。手待ち、荷役時間が、拘束時間の短縮の鍵となるものと考えられます。(7) 事業者調査結果については、泊付輸送において労働環境が厳しいところが見て取れました。またドライバー不足は全体の 7 割を占め、規模が大きいほど不足感が顕在している状況にあり、その対応としては、下請け・傭車対応が最も多く、対応できず輸送をお断りしているケースも半数で生じている。

資料 2 の 41 ページをご覧ください。調査にあたり寄せられた御意見等でございます。労働時間短縮に向けて必要な対応「具体的な回答・その他の回答」主なものですが、九州からは(1)の荷主側で必要と思われることでは、パレット輸送への移行、積卸し作業員の増員のお願い、(2)のトラック業界全体として必要と思われることでは、世間へのトラックの存在価値と知名度アップにかかる PR をするべきとの御意見を頂いております。42 ページをご覧ください。上から 4 つめの【高速道路料金の見直し】については、値下げ・割引が急務等の記述がございました。

続きまして資料 3 をご覧ください。トラック輸送状況の実態調査(大分県版)結果概要でございます。調査の対象者及び調査期間の概要としまして、有効回答数 31 社、女性 2 名を含みますドライバー143 名からデータを収集しました。期間は昨年 9 月 14 日から 20 日の 7 日間、(1) 回答ドライバーの概要は、免許・年齢層・走行距離別にみますと、大型が 69.7%、年齢層は 40 から 59 歳、走行距離は平均 335 km でした。いずれも全国平均を上回っております。(2) 回答事業者については、平均保有台数 34.6 台と全国平均を下回っております。(3) ドライバーの拘束時間の概要につきましては、手待ちが全体の 46%で全国と同率、その所要時間は 1 時間 42 分、平均拘束時間では、中距離以下が 12 時間台であるのに対し、長距離輸送は 16 時間を超過している状況となっています。長時間となっているものを品目別にとらえますと雑工業品や特殊品となっています。(4) ドライバーの拘束時間等の分析をみてみますと、13 時間超えが 47.8%、16 時間超えが 18.4%で、類型別にみると大型・長距離・雑工業品で高くなっています。休息期間では、8 時間未満が 20.8%、休日なしが 16.1%となっており、いずれも車種別では普通に多くみられました。連続運転 4 時間超えは 14.8%あり、カテゴリー別にみると、トレーラ・長距離・化学工業品の割合が高くなっています。

2 ページをご覧ください。時間短縮の有用な手段としては、全国と同じく、やはり高速道路の利用がポイントのようでした。手待ち時間につきましては、1 運行あたり平均1 時間 42 分、1 回あたり平均1 時間 9 分、手待ち時間は発荷主で 1 時間 21 分、着荷主で 53 分発生しており、特徴としては時間指定のある場合の方が手待ち時間が長くなっていました。

今までのものをサラッと俯瞰しますと、総じて大分県は手待ち時間等につきましては、全国とほぼ変わりございませんが、拘束時間をみますと全国を上回っております。やはり距離といった地理的な面が大きく影響しているものと考えられるところがございます。また、資料 4 の 5 ページ大分県の平均の拘束時間は 13 時間 29 分で、手待ちは平均で 47 分ですので、差し引くと 12 時間 42 分となり、改善基準の 1 日 13 時間の枠に収まることとなります。(5) 荷役の書面化、荷役料金収受の状況については、荷役の書面化が出来ている企業は 48.3%、口頭で依頼されているが 51.3%でした。事前連絡なしは、ほとんどなかったという状況で堅実な情報のやりとりができていたものと思われます。では、このうち荷役料金が収受できているか否かをみますと、企業のうち書面をして収受できている企業は 76.7%、事前に口頭で依頼されたもので 39.9%でありました。これを全体でみますと概算ですが、書面の方が 48.3%のうち 76.7%ですので全体の約 37%、口頭が 51.3%のうち 39.9%ですので全体で 20%となりまして、全体に割り戻しますと、37 と 20 で 57%程度が

荷役料金を収受できていることとなりますが、残りの43%程度は無償の対価となっていることが窺えるところです。

ここで、荷待ちの料金収受が出来ていない取扱品目の件数は、「繊維製品」、「林産品」で、取扱件数ではなく構成比の高い品物を取り上げると「繊維製品」、「機械ユニット・半製品」などとなっています。業界の収益体系は、運んだ距離等の対価としての運賃と作業や高速道路料金等の料金から構成されており、料金に至ってはあまり重視されていない感が否めないところとなっているようです。(6) 荷役、付帯作業の発生状況については、まず荷役についてみますと発生地とその作業平均時間は、発荷主で44.1%、55分、着荷主で55.9%、46分となっています。次に付帯作業についてみますと「検品」、「商品仕分け」、「保管場所までの横持ち運搬」が多い状況です。(7) 事業者調査結果については、ドライバー不足は全体の56.7%を占め、規模が大きいほど不足感が顕在している状況にある。不足を補うために、下請け・傭車で対応しているところが最も多く、輸送依頼をお断りしているケースも23.5%の事業者で生じているところでございます。

資料4の35ページをご覧ください。ドライバーの労働時間の実態のものです。1ヶ月の拘束時間が一番長いもので497時間、短い方で248時間となっています。一般的な就労は、1日所定労働8時間、休憩1時間で1ヶ月の拘束時間は、199時間程度となり、業界は厳しい労働環境にあるものと考えられます。

ここで、高齢化が進む中、乗務員の負担が更に増えることは、私どもが実施している労働環境実態調査でもみてとれるところであり、年々平均年齢があがっており、5年先には1人当たりの負担が車両1台あたりの人員から推計すると1.5倍となるとしています。今後とも、社会基盤を下支えするトラック産業に従事する自動車運転者の労働環境の改善に対しスピードを上げていかなければならないと強く感じるところでございます。以上、調査結果につきましての説明を終わります。

#### (前田座長)

ありがとうございました。只今の説明にご意見・ご質問ありましたら、よろしく願い致します。労働環境の改善が非常に貧困な状況になってきており、我が国の産業経済に大きく影響する内容が、実態調査で目の当たりにして頂いているわけですが、荷主さん、それから運送されている両方に、お分かり頂けたらと思います。

#### (足立委員：大分県木材協同組合連合会 専務理事)

最近、丸太の輸送は非常に活発化しており、皆様方も、満載したトラックを見られるようになっていると思われま。また、現場作業の実態も厳しいものですから、夜間も結構無理をしている状況と聞いております。まだまだ生産力の強化に向けて、行政の方で頑張っておられますから、今後も輸送量は増えると感じております。

#### (力徳委員：大分県農業協同組合 代表理事専務)

産地側の農産物の場合は、消費地市場向けに数カ所に跨がる運送を行って頂いており、最終の市場に何時までに到着頂くかという問題があります。そういう意味では、お互いにこの労働時間という問題は大事な部分だという風には認識しております。出荷側・荷主側としては、やはり市場にきちっと定時に着けて頂くためにも、我々が定時に出すよう、これから先も一生懸命努力はしていく。より効率的に動かすためにも、集約化していくということは、我々、荷物を出す側も取り組んで参りたいと考えております。

#### (前田座長)

今、2つの荷主団体様からお話を頂きましたが、運送側にも指名させていただきます。

#### (富永委員：センコー(株) 北九州支店 支店長)

私共の企業は結構労働時間には厳しいものですから、13時間オーバー、16時間オーバーというのは、ほぼ皆無に等しいのですが、現状私共でも人材不足というのが深刻な状況になっています。人材を募集していますが、中々応募して頂いていない。労働時間も一番重要なのですが、それに併せ賃金の底上げも含め取り

組んでいくことが必要だと思っております。

労働時間を短縮するためには、資料の中でも、仕事が対応できずに断っている回答が、大分県でも 23% ありますが、私共も同じで、やはり業務と併せて労働時間を下げるためには増員をしないとイケない。簡単に言っておりますが、ただ先程申し上げたように、人材を募集しても中々来ないということがありますので、業界としても労働時間・賃金・福利厚生を含め底上げしなければ、中々今回の課題である長時間労働をゼロにするという目標は厳しいと切実に思っているところです。

#### (株)NBSロジソル 野村総務課長)

今、センコーの富永支店長からお話があった内容が、やはり私共事業者として永久の課題です。ドライバー不足、それから拘束時間が非常にネックになってきていると思います。その中でも努力はしていますが、これら課題の解消としまして、フェリー輸送を進めていかなければならないと思っています。そうすると、発送時間・着時間という荷主様側の指定がございますので、その時間が解消できればフェリー輸送を進めていきたいと思っております。

#### (山下委員：安心院運輸(株) 社長)

長年に亘りこの業界に携わっておりますが、先程農協の方も言われましたように、発時間が改善され、以前に比べ、着時間に間に合うようになりました。また、センコーさんが言われたように、どちらかと言うと、零細企業の多い業界です。人材を募集しても、2~3 年間募集をしても音沙汰なしという状況も聞いています。現実には、トラックドライバーという魅力を持たなくなったのではないかと思います。以前は、長距離行くと 40 から 50 万円近くの給料になっていたわけですが、今は 30 万から 40 万円に届かない給料となっています。他の仕事では、夏場は冷房の効いた所で、冬は暖房の効いた所で仕事はでき、給料はそこそこ取れる。毎日家に帰られる。実態は給料だけじゃなく仕事をする環境です。これらの環境を整えることは並大抵なことではないということは我々も十分承知をしております。

しかしながら、荷主の皆様は高速道路を使えばいいと言うが、その財源はどこから出るのか？当然何らかの形でお客様にお願いをすればよいのですが、それを言うとそこで運送の契約を止められる。その分は会社の自己負担ということになりますので、これは拘束時間を解消するためにも必要なことですから、今日は皆さん一人一人に提案事項など声を出してもらった方がいいのではないのでしょうか。

#### (青木委員：(公社) 大分県トラック協会 会長)

先程、安心院運輸さんからも話がありましたように運転手が不足しています。これも非常に複雑な要素があり、この協議会では長時間労働を抑制するのが第一の目的だと思います。では長時間労働を短縮しドライバーが集まるかという、そうでもないと思っています。では、改善基準を守り、運転手の労働時間を楽にすればよいかという、それも違うと思います。

今、労働対価としての賃金が安いのです。荷主さんをお願いしたいのは、やはり適正な運賃を頂きたいというのが私達の本来の気持ちです。よく業界でも原価計算をしましょうと言われてますが、それぞれ会社の規模が違いますので、損益分岐点をしっかり示さなければいけません。しかし、その計算書を持って荷主さんと交渉できるかと申しますと、そういう状態ではないのが現状です。現在は、いくらで行くのかという話の中で、運賃が決められているのは事実でございます。やはり規制緩和で自由競争が進み、私達業界では自分の首を自分で絞めたところもありますが、やはり最終的にはこの協議会をもって、希望としては最低運賃、これをなんとか設定して頂き、あとは会社として努力をし、どれだけ企業さんに好まれる会社としていくかだと思います。

弊社でも、協議会の話をするときがあります。荷主さんに対しては本当に悪いのですが、担当者ベースの方が我々運送する側の状況を理解して頂いていないのです。今、運送業界がどういう問題があり、どういう協議を行っており、ドライバー不足は何が原因かというものに対して、もう少し担当者ベースで話し合いの場を持って頂き理解して頂く。そこで、この荷待ちの問題でも、見直せるところは直して頂きたい、また作業条件も 100%対価として頂く。そのためには、現場の担当者の理解がなければ、旨くいかないと思います。

今後、4回目、5回目と協議会が開催されますが、お願いしたいのは、各団体の物流の担当者をオブザーバーとして出席頂き、一緒になって私共の現状を十分理解して頂けたらと思っています。今回この機会を逃したら同じ議論となります。私共は、この協議会に期待をしておりますが、そういうあらゆる手を打ち、この協議会が意義のある場となるよう厚生労働省・国土交通省には開催して頂きたいと思っております。

#### (前田座長)

ご意見は、この後の荷主ヒアリングの概要、それからパイロット事業等々について説明がございますので、それを踏まえ、もう一度お話をして頂きます。今日は九州運輸局の久保田次長さんにご出席頂いておりますが、先程のアンケートで緑ナンバーの高速料金について、何かございませんでしょうか。

#### (九州運輸支局 久保田次長)

以前から、そういう話が企業から挙がっており、見積もりラインとして高速料金2,400円であったわけですが、ご案内のとおり消費税を上げる上げないの議論もあり、国としても非常に財政が厳しい状況でございます。高速無料化・軽減についてのご要望は承っておりますし、各方面からのご要望を頂いております。しかし、具体的に議論されているという状況にはないと理解しております。

一方で、陸上輸送とは別の海上輸送の問題を考えると、その高速無料化によって撤退したフェリー業者等もおりますので、全体的に考えてみると中々簡単にいく問題ではないと理解しております。

## 2. 荷主ヒアリングの結果概要について

#### (前田座長)

それでは、議論を出されているところですが、次の荷主ヒアリングについて、事務局から説明をお願い致します。

#### (事務局：大分運輸支局 久世首席運輸企画専門官)

事務局の大分運輸支局の久世でございます。資料の5-1、5-2を使いましてご説明申し上げます。資料の5-1をご覧ください。昨年12月4日第2回の協議会におきまして、荷主ヒアリングを事務局の方で実施したいということでご提案し、ご審議のうえご承認を頂いたものでございます。日程は2月3日から8日に掛けてヒアリングにお伺い致しました。

ページをお捲り下さい。目次でございます。1番から3番まで、3社に対してヒアリングをさせて頂きました。1番と3番は物流企業、2番につきましては製造メーカーでございます。それでは、1ページ目、①物流事業者なのですが、大分県最大手の百貨店の物流センターの事例でございます。この事業者の大きな特徴としまして、元々百貨店の物流部門の子会社ということで、百貨店物流を担っていたのですが、2006年に百貨店の物流部門と統合しまして物流会社として独立しております。それ以前の2000年に新・調達物流としまして、代行納品という制度を履行していると仰ってございました。納品にかかるトラックの運行ルートは7コースと、非常に限定的な7コースしかないと仰ってございました。百貨店物流でございますので、取扱商品の性質上、積み込み・積み卸しは全て手作業ということでお伺いしました。

続きまして、2ページ目をご覧ください。消費者に至るまでの物流の流れでございます。県外からの商品は、県外の間屋さんから物流センターの方に入りまして、そこから県下の三店舗に配送される。大分市内、別府市内の集荷契約先様の商品につきましては、物流センターからそのままトラックが出まして、間屋さんの方で積み込むとこちらで仕分けと検品と積み込みをやり、ここから代行納品という形でABC三店舗に納品をするという状況になります。県内外の着荷主契約先様の商品につきましては、間屋から物流センターの方に入ると、そこから代行納品となりABCに入っていくという状況でございます。県外からの商品と同じような流れなのですが、契約というものが発生しているという点と、代行納品が行われているという点。この点が大きく違うというところをご認識下さい。

この事業者様の今後の課題なのですが、元々の問題点につきましては、店舗の周りに納品待ちのトラックが駐車している、よってお客様の通行の邪魔となり、また排気ガス・騒音等の苦情が百貨店自体に来た。そ

れを先程の2000年におきまして、代行納品をやることによって物流センターの中で商品を店舗毎に仕分けして、時間等の指定をしまして効率的に待機は発生しないように納品できるようになったという状況でございます。今後の課題でございますが、現在7コースということで非常に限定的ではありますが、さらにこの7コースを集約化或いは効率化して、コスト削減を図る必要があると仰っております。先程も申し上げましたが、取扱商品の性格上、積卸し作業につきましては合理化或いは機械化、フォークリフト等での積み込みは非常に難しいということでございます。データにありますように、バスもタクシーも運送事業全体の問題になります乗務員不足というのは、この企業様におかれましては、深刻であるとおっしゃっております。代行納品でございますが、Wikipediaよりどういったものか書いております。後でご覧下さい。

続きまして5ページ目、食品製造メーカーの事例でございます。これは老舗メーカーでございまして、食品の創業そのものは江戸時代まで遡る。食品のアイテム数は1,300品目以上あるということで、非常に多品種に渡っての製造を行っているということにございます。物流につきましては食品製造メーカーのグループ企業でございます運送事業者様が一手に行っており、その他に運送事業者様とその他に契約している大手運送事業者様との間で取引がなされているということにございます。次ページをご覧ください。6ページでございます。この荷主様の特徵としまして、特徴と言えるかわからないのですが、従来通りの、工場生産・出荷をやりまして、その工場にトラックが荷物を取りに行き、そこから問屋さんであったり倉庫であったり、その社の営業所に配送する。配送後、問屋・倉庫・営業所から小売店、ショッピングセンターに運送会社様が契約する運送事業者様が配送するという、従来から行われている運送形態を取られているということにございます。したがって、工場の方では早朝からの荷待ちや手待ち時間というのが発生する仰っていました。検品作業であったり、積み込み作業であったり、伝票の受け渡し等々につきましては、物流事業者様とこのメーカーの物流担当者の方が共同で行っているということにございます。今申し上げましたように、従来からの出荷・積み込み・配送というパターンでございますので、これがそのまま今後の課題と、このままでいいのかということも課題になっていくということにございます。それを7ページの方にまとめております。今後の取り組みとして仰っていたのが、やはり物流センター・配送センターというのを設けるべきではないかというのが、会社の役員会で話題になっている。ある程度、土地までは確保しているのですけれども、ただ数億円の投資が掛かりますので役員会の決定までは至っていないと仰っていました。あと労働時間の関係ですが、やはり小売店様からの納品時間のオーダーが非常に厳しい。このリードタイムに若干の余裕でもないと改善の余地はあると仰っていました。その辺を含めた全体の見直しなり、再設定は必要ではあるというご認識はあるようですが、先立つものが必要であるということで、今考え中だということにございます。

続きまして、石油製品輸送の元請け事業者様の事例でございます。ずっと匿名でご説明しておりますが、この石油製品輸送につきましては、第2回協議会のプレゼンテーションでお話し頂いておりますJX様でございます。プレゼンテーションでもありましたとおり、非常に高度な輸送管理と品質管理をされておられまして、製品の品質上非常に危険物を扱うということで、様々な安全規制であったり、メーカーのJX様のオーダーであったり、非常に厳しいということで、それに応えるべく色々な安全対策やそれに伴う物流体制を構築しているということも、更に聞かせて頂きました。JXさんが製油所で作られた商品、灯油からガソリン、航空燃料に至るまで全てをこの積込施設……10ページでございます……写真を載せておりますが、製油所の方が24時間365日稼働し、ここで精製した製品を積込施設の中で順番に積込んでいく。積み込み待機でございますが、早朝の1トリップの時だけ待機が発生しまして、あとは物流コントロールによりまして待機がないようにコントロールしているということにございます。当然危険物でございますので、積込作業時の乗務員さんにつきましては、危険物乙種4類取扱責任者の資格が必要。労働局様が所管しています労働条件につきましても、安全帯の着用も義務付ける。JX様とこの物流企業様合わせての作業手順・安全教育の講習を定期的になされているということにございます。物流パターンとしましては、車両の入溝・伝票の発行・積み込み・配送であり、これを繰り返すということにございます。

11ページをご覧ください。これまでの具体的な取り組み内容をまとめております。配車計画の集中管理ということで、全国のJXさんの配車コントロールを横浜市桜木町にあります配車センターにて24時間体制で全国の配車計画をコントロールしている。このシステムにつきましては、15年前に大分の方で最初に始めたそうでございます。その後、まず福岡の方に拡大しまして、そこから全国に展開していったということ

でございます。この社の特徴でございますが、まずは安全第一ということで、混入等の事故が発生して場合は、この例えばハイテク機器に掛けた投資以上の回収作業費であったり、補償費用であったりの費用が掛かるので安全対策、あるいは物流コントロールに掛ける費用というのは、その費用に比べても十分許容できる範囲であると仰っていました。今後は、前回も仰っていましたが、環境対策等進んでいることによりまして、市場規模が縮小するであろうと思われる。ただし、安全対策というのは、待ったなしの状況でございますので、更なる取り組みを進めて高度な輸送品質を確保していきたい。それに対するコストにつきましては、安全面に掛ける事故が起こった場合のコストと比較しても十分許容できる範囲であるので、今後もこの取り組みについては続けていくという風に仰っていました。簡単ではございますが、私共、事務局が担当しました荷主ヒアリングにつきましてご報告申し上げます。

**(事務局：九州運輸局 西依課長補佐)**

－ 資料5－2により説明 －

**(前田座長)**

「荷主ヒアリングについて」でございました。ご質問・ご意見はございますか。様々な事例を見せて頂き、これを我々はどう活用できるのかどうか。そういったご提案、ご意見を頂ければと思います。荷主さん、運送の方から要望が出たのは初めてだと書いてありました。疑問に思ったのですが、詳しくご説明頂けますでしょうか。

**(事務局：九州運輸局 西依課長補佐)**

今回、私共は荷主にヒアリングを行いました。その中で、荷主より「このような荷主と運送会社、また着荷主である市場の方に話し合いに応じて頂くということは、今まで考えられなかったことであったが、市場に確実に商品を届けたい、九州内の農産物を市場で売りたいという強い気持ちから、話し合いを持つに至った。」ということです。

**(九州運輸支局 久保田次長)**

補足をさせていただきますと、先程、フェリーを利用すると時間が遅くなるというご意見があったと思うのですが、まさに6時間長くなったのです。それによって着時間が遅くなり、今まで蜜柑が翌々日の朝の市場に出ていたのが、さらに一日遅れた朝の市場になる。今までは、このような提案を市場側が聞いてなかったというのは、おそらく、運送事業者または発荷主の方が、そのようなことを市場に言っても蜜柑を売る曜日が決まっているから聞いてくれないだろうと思いき提案しなかったのではないかと思います。しかし、それを提案した結果、改善できたという事例でございました。

以前は、関東で蜜柑を見ると静岡とか和歌山産などでしたが、最近は関東のスーパーでも九州の蜜柑が多く並べられています。これは、まさに先程の話し合いを持って安定輸送を行うことにより、その市場の信頼を得て、新しい販売ルートを確立したという話だと思います。多少時間が遅くなるとしても蜜柑は日持ちしますし、価格競争力よりも安定輸送ということが、信用を勝ち得たという事例でございます。

**(前田座長)**

それでは委員の方からご質問・ご意見をお願いします。

**(前田座長)**

有益的な指摘が4つ出されましたけれども、いかがでしょうか。流れとしては、こういった企業からヒアリングをして頂き、色々と改善の取り組みをケースとして、こういうことが考えられるのではないかと改善点や提案が出されています。



**(事務局：大分運輸支局 久世首席運輸企画専門官)**

大分の事務局で取り組んだヒアリング事例には、三者三様それぞれの事情がありました。百貨店物流に至っては会社枠の扱いや、今日今すぐ持って来て下さいという話もあり、企業の経営事情で物流センターを造りたくてもすぐには出来ないというようなお話もありました。ただ改善意欲はありました。それぞれ荷主様の中で取り組めること、取り組めないこと、これを取り組みたいということをきちんと整理して取り組むことができればよいと思っております。

**(前田座長)**

次は、労働時間の短縮の方の話になっていくわけですが、こういう好事例から、たくさん活用しなくてはならないと思います。今回のヒアリング結果をご紹介させて頂き、次の議題に移らせて頂きます。

**3. パイロット事業について**

**(前田座長)**

それでは、パイロット事業についてよろしくお願いします。

**(事務局：九州運輸局 西依課長補佐)**

－ 資料6により説明 －

**(前田座長)**

はい、ありがとうございます。パイロット事業についてご質問・ご意見お願い致します。

**(九州運輸支局 久保田次長)**

説明を補足しますと、厚生労働省と私共、それぞれ別々の予算を取っておりまして、分かり易く言いますと、厚生労働省がきっちりと枠組みが決まっております。着荷主・発荷主、それから運送事業者は下請け構造を持っている元請けと下請け、この4者が厚生労働省の集団事例でございまして、国土交通省の方はもう少し制約条件が緩やかで、別に運送事業者は下請けが入ってなくても発荷主・着荷主いずれも問題があれば3者で可能ですし、発荷主側に問題があれば発荷主と運送事業者、或いは着荷主で問題があれば運送事業者と着荷主でも可能です。国土交通省では、その辺の制約条件が緩やかになっておりますので、集団それぞれの類型に応じて使い分けができると思っております。

**(青木委員：(公社)大分県トラック協会 会長)**

パイロット事業でお伺いしますが、全国で100事例と書いています。地域別に定めはあるのですか。

**(事務局：九州運輸局 西依課長補佐)**

各県毎に2年度トータルで2つの事例になりますので、28年度は大分県で最低1つの事例を実施し、29年度も1つの事例を実施。それが、全国トータルで約100事例になるということです。その内の各年度20事例を、厚生労働省の予算のパイロット事業で行い、20を超えた事例につきまして、国土交通省の予算を使って行うことになっています。

**(青木委員：(公社)大分県トラック協会 会長)**

このパイロット事業は、長時間労働の改善ですから、できれば北海道・東北・九州で、このパイロット事業を若干多くして頂ければと思っております。長時間労働に関して一番困っているのは北海道・東北・九州です。全国平均で各県割り当てでもよいのですが、できれば地域別の長時間労働という観点から考えれば、困っている地方を多くし、実態を知って頂くという事が大事ではないかと思うのですが、ご検討して頂きたいと思っております。

**(前田座長)**

青木委員のご発言について、この振り分けは、国交省との関係でどうなるのですか。

**(事務局：大分運輸支局 久世首席運輸企画専門官)**

手挙げて頂いた事業者で、厚生労働省側で採択された順番となります。全国で20事業所が決まれば、次は国土交通省の予算に移ります。

**(前田座長)**

先程の青木委員からご意見がございましたが、この集団を作った時も、それぞれの事業者の対応という形になっています。本当に問題点を洗い出すときには、例えば協議会の担当者に、出て欲しいというご意見もございました。ここのグループでも密度の濃い検討を行うために担当の方たちに出て欲しいということになります。

**(青木委員：(公社)大分県トラック協会 会長)**

運送会社でいえば、配車担当者が荷主さんと色々な物流について打合せをするわけです。その中で一般的に申しますと、経営者はどれだけ車両が動いているか、また待ち時間など詳細な内容は、はっきりと把握していない状況です。配車担当者が、その運行はキツイと報告があればよいのですが、配車担当者は、何とかしようという気持ちを持ち、配車を組んでいるのが現状でないかと思います。やはり発荷主さんと着荷主さんも含め、それぞれの現場担当者が共通認識を持っていなければ解消できない部分であります。私共が気づかない部分でも担当者同士であれば、無駄なところがあるかと思えます。そういう意味から、オブザーバーとして物流担当者が、こうした状態を聞いていただければということで、ご出席お願いしたいということです。

**(前田座長)**

ご意見が出ているということは、厚生労働省・国土交通省の双方で、ご検討いただけたらと思います。他にみなさんいかがでしょうか。

**(新宮委員：全日本運輸産業労働組合連合会大分県連合会 執行委員長)**

運輸労連の新宮です。よろしくお願します。パイロット事業は良いことなので、積極的に実施して頂きたいと思うのですが、ただ実施事例を中央と地方協議会で更なる議論するということですので、私の認識が間違っていたら申し訳ないのですが、この地方協議会、発荷主さんの方が結構多い感じがします。この地方協議会にも議論するのであれば、着荷主さんも来ることができれば、検討をお願いしたいと思います。

**(前田座長)**

このご提案についていかがでしょうか。

**(事務局：大分運輸支局 久世首席運輸企画専門官)**

後程、今後の進め方について説明がございしますが、今年度は、中央協議会が開催され、地方協議会を後追いで開催するというパターンですが、来年度以降は逆になります。地方協議会を開催し、その状況を吸い上げ中央協議会が情報共有を図るという運営になります。従いまして、新宮委員さんからご発言がありましたように、着荷主、発荷主も一緒に協議していかなければ話が進まないということにもなりますので、是非、一緒に協議して頂ければと思います。

**(前田座長)**

ありがとうございます。他にいかがでしょうか。このパイロット事業には、大いに期待を抱き、挙がりましたご意見に取り組んで頂くことをお願い致しまして次の議題に移らせて頂きます。

#### 4. 地方協議会の今後の進め方について

(前田座長)

それでは、「議題4. 地方協議会の今後の進め方について」事務局から説明をお願いします。

(事務局：九州運輸局 西依課長補佐)

－ 資料8により説明 －

(事務局：大分運輸支局 久世首席運輸企画専門官)

大分県地方協議会の状況をご説明申し上げます。この第3回の協議会では、パイロット事業の対象事業所をご報告したかったのですが、共同事務局のトラック協会様にお願い致しまして打診して頂いたところですが、全て断られた状況でございます。従いまして、このスケジュール通り、来年5月から6月に予定しております第4回協議会には……荷主様にご協力頂かなければ前に進みませんので……引き続き、荷主様にこのパイロット事業を受けて頂けるか打診しまして、受けて頂けるということであれば、その荷主様の運送を担当されている運送事業者様には是非ともご協力を頂くという流れで進めたいと思います。第4回までには案を示せるよう労働局、トラック協会と協力しながら進めたいと思っております。

(前田座長)

是非、第4回までをお願いします。補助金が少ないことが原因ではないのですか。

(事務局：大分運輸支局 久世首席運輸企画専門官)

打診した事業者では、今困っていない。また今普通にやれていることを何か改めて検討しなければいけないことではないという理由が大半のようでございます。

(前田座長)

様々な改善に繋がるパイロット事業でございますので、荷主の皆様には、是非ご協力をお願いしたいと思います。この事業に関して何かございますでしょうか。

#### 5. その他

(前田座長)

予定されている議題は以上ですが、その他について事務局から何かございますでしょうか。

(事務局：大分運輸支局 吉岡運輸企画専門官)

特にございません。

(前田座長)

多少お時間ございますけども、委員の方から全体を通して何かございませんでしょうか。

(青木委員：(公社) 大分県トラック協会 会長)

荷主さんに誤解があればいけないのですが、私どもは発荷主の方に話ができ要望もできるのですが、着荷主の方には私共も全く接点がなく、様々な問題を投げ掛けることができない状態です。私どもでは、着荷主の方にも、共通意識を持つことができれば、色々話が伺えるのではないかと思うからであります。様々な状況を理解してもらい、着荷主の方も直せることであれば、是非協力して頂きたいという思いでございますのでその点をご理解頂きたいと思っております。

**(前田座長)**

先程、事務局から説明がありましたように、この地方協議会と中央協議会との関係が、逆進行になり進め方については、今までと違うということが説明にございました。当然それとも関わりまして、先程のご意見でもありましたように、発荷主さん、着荷主さんも加わって頂きたいとのご意見もございました。青木委員の話の踏まえ、荷主さんにも是非ご配慮下さいということをご案内して頂ければと思います。荷主さんにも是非ご意見いただければと思いますので、よろしくお願ひします。他にございませんでしょうか。

**(富永委員：センコー(株)北九州支店 支店長)**

先程の読んだ資料の中で、資料5-1の最後に総論「荷主ヒアリングから見えたもの」という中で、物流の現状ということで、一番目に消費者の手元に届くまでの間に効率的且つ丁寧な工夫がなされているということと書かれていますが、このことが我々物流業界に対して、長時間労働だと言われ、手が届く業務ということもあります。時間短縮をやろうとすると、今まで日本が築いてきた商習慣をバラバラにするくらいやらないと多分100%できません。やはり現実を見ると、商習慣、消費者も含めてですが、メーカーから我々、それに対する消費者、この辺りが絶対に今の商習慣を全部ゼロにしない限り多分できないと思いますので、その辺りも含めて、先程前田座長からお話ありましたが、3者の現状調査等を行っていましたが、私もまだまだ足りないと思います。これに問屋さんとか色々な業界を含め、もっと中身の濃い調査をしなければ、本当の実現はできないのではないかと考えています。

更に、この前の軽井沢でのバス運転事故がありましたが、報道の中で、バス業界の中では基準運賃というものが設けられている。それはある程度の強制力があるものかどうか調べていませんが、以前我々の業界も認可料金というものがありました。それが変わり、自由に商売ができるという形になったのですけれども、これがやはり今の長時間労働であり、先程から出ていますように我々ドライバー業界の立場が低下しているようにもあります。その点も含めて、やはりしっかりとした運賃水準を持っていないと、業界全体が上がっていかないのかという気もしています。その点も含め、検討していかないといけないと思いますのでよろしくお願ひします。

**(前田座長)**

そうした状況も含め、パイロット事業が生かせればよいと思います。他にご意見がなければ、本日の協議会を終了させていただきます。

(議場から意見なし)

それでは事務局よろしくお願ひします。

**IV 閉 会**

**(事務局：大分運輸支局 吉岡運輸企画専門官)**

前田先生、ありがとうございます。最後に、協議会の閉会にあたりまして「九州運輸局 次長 久保田」より一言ご挨拶申し上げます。

**(九州運輸支局 久保田次長)**

九州運輸局次長の久保田でございます。本日は年度末のお忙しい中、委員の皆様方にはお集まり頂き、また数々のご意見を頂きありがとうございました。振り返りますと、この大分県協議会は、昨年7月下旬にスタートしまして、第1回ではトラック事業の現状を説明し、第2回目から議論をスタートし、今日の3回目を迎えたわけでございます。先程、説明致しましたように、本協議会のスケジュールは平成30年度までという長丁場でございますけれども、この取引環境・労働時間改善という問題は、そんなに悠長に構えてはいられない問題で喫緊の課題でございます。ですから、ガイドラインができるまで待つという姿勢ではなく、或いはガイドラインができたなら、それで全て解決するような簡単な問題ではないことは言うまでもなく、皆さんも十分にご承知のことかと思ひます。この協議会の議論を通じて、地域が一步一步でもよい方向に進んでいけることを望んでおります。

本日、説明致しましたパイロット事業について、若干補足致しますと、今までも、荷主と運送事業者が直接会話をして様々な改善に取り組んで来られたのだと思いますが、今回は、そこに専門家のコンサルタントが入ることにより、今まで事業者が直接には言いにくかったこと、或いは荷主側も言いにくかったこと、このようなことを、コンサルタントを介して言え、対応が進む話になりますし、またそのコンサルタントが専門知識を持って様々なアドバイスを行えることになるとと思いますので、改善に繋がる大きな通過点と考えております。残念ながら予算の制約で、多くの事業はできませんけれども、他の良い事業とも連携し実施していくことも我々は検討しなくてはいけないと思っております。先程事務局からご説明致しましたように、荷主さん側にも事情があると思っておりますけれども、大分県からまだ手が挙がっていない残念な状況でございます。是非もう一度またご提案を頂いて、私共のパイロット事業の発展に向けて、今後ともよろしくお願い致します。また来年度は春の時期に第4回協議会を開催したいと思っておりますので、何卒今後ともよろしくお願い申し上げたいと思います。本日はどうもありがとうございました。

**(事務局：大分運輸支局 吉岡運輸企画専門官)**

ありがとうございました。委員の皆様方におかれましては長時間にわたり熱心なご議論をありがとうございました。本日いただきました貴重なご意見は今後の協議会の検討課題として活かしてまいりたいと思います。

なお、本日の協議会の議事録につきましては、事務局にて作成のうえ委員の皆様にご確認頂き、九州運輸局のホームページにて公表させていただきますのでよろしくお願い致します。

また、次回の開催は6月頃を予定しておりますが、追って日程等を調整させていただきますのでよろしくお願い致します。本日は、長時間の議論、誠にありがとうございました。

15:50 終了