

## 第5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29年3月13日（月） 13時30分～15時30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 専務理事
関野 幸司	鹿児島県経済農業協同組合連合会 野菜振興課長
大山 康成	鹿児島青果（株）代表取締役社長
瀬崎 俊広	本坊酒造（株）鹿児島工場工場長
石原 秀樹	中越パルプ工業（株）川内工場 工場次長兼事務部長
中村 宇宙	ヤマエ久野（株）鹿児島支店 共配課長
中村 利秋	（公社）鹿児島県トラック協会 会長
林 洋一	日本通運（株）鹿児島支店 管理次長
外薮 拓郎	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
黒木 一正	富士運送（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
吉野 英信	厚生労働省鹿児島労働局 労働基準部長
家邊 健吾	国土交通省九州運輸局 自動車交通部長
江藤 裕一	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 次長

### 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) 平成28年度パイロット事業の実施結果について
- (3) 平成29年度パイロット事業について
- (4) 「過労死等ゼロ」緊急対策について
- (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年度鹿児島県パイロット事業実施結果
資料3	平成29年度鹿児島県パイロット事業集団
資料4	「過労死等ゼロ」緊急対策
参考資料1	適正取引相談窓口リーフレット
参考資料2	価格交渉ノウハウ・ハンドブック
参考資料3	「トラック事業者における荷主への協力依頼の新設等について」に関するパブリックコメントの募集について
参考資料4	九州運輸局物流効率化政策推進本部の設置及び取組内容

## 6. 開会挨拶

(吉野労働基準部長)

鹿児島労働局労働基準部長の吉野でございます。今日は、委員の皆さまにおかれましては、大変お忙しい中、また、雨でお足元の悪い中、本協議会にご出席を賜り、厚く感謝申し上げます。

さて、本協議会は本日で第5回目となりますが、昨年9月13日に開催いたしました第4回協議会におきましては、本年度と来年度の2ヶ年かけて実施するとされておりますパイロット事業、すなわち実証実験等につきまして、ご議論とご承認をいただきました。

具体的には、発荷主である「鹿児島くみあいチキンフーズ(株)川内工場」様、元請運送事業者である「(株)JA物流かごしま」様、下請運送事業者である「牧迫運輸(株)」様を対象集団として、主に待ち時間や荷役時間により拘束時間が長くなっている原因分析や改善策の検討などを実施してきたところです。今日は、そのパイロット事業の実施結果につきまして、ご報告させていただく予定としております。

次に、先ほど申し上げましたように、パイロット事業については、本年度と来年度の2ヶ年かけて実施することとしておりますので、来年度のパイロット事業について説明させていただき、ご議論をいただく予定としております。

その他、鹿児島運輸支局から第5回中央協議会の概要について、また、鹿児島労働局から昨年12月26日に取りまとめられました「過労死等ゼロ」緊急対策について、ご説明させていただく予定としております。

私からはもう一点、協議会の立ち上げの経緯となりました改正労働基準法案の審議状況についてご説明をさせていただきたいと思っております。

改正労働基準法案につきましては、ご案内のとおり、平成27年4月3日に第189回通常国会に提出されましたが、その後、審議がなされておらず、現在開かれている第193回通常国会におきまして、継続審議法案扱いとなっております。現時点では審議入りは未定ですが、厚生労働本省におきましては、今通常国会におきましてご理解が得られるよう、成立に向け努力をしていると聞いております。

また、現在、この改正労働基準法案の内容とは別に、「時間外労働の上限規制」についても議論が政府中枢の方でされているところです。厚生労働本省の「仕事と生活の調和のための時間外労働規制に関する検討会」におきまして検討がなされてきたところですが、本年1月23日に開催されました第6回検討会におきまして「論点整理」が取りまとめられたところです。その後、首相官邸に設置されている「働き方改革実現本部」の2月1日に開催された第6回会議におきまして、この「論点整理」等が議論されるとともに、2月14日の第7回会議におきまして「事務局案」等が示され、これらを基に議論が行われているところでございます。「働き方改革実行計画」については、本年3月末までに策定されることとなっております。その実行計画の中に、時間外労働規制の内容についても盛り込まれる予定となっているところであり、当該実行計画を踏まえて、労働基準法等の改正法案が提出される予定となっております。

時間外労働の上限時間につきましては、現在は「限度基準告示」で定めているところですが、自動車の運転の業務等につきましては、その適用が除外されているところでもあります。適用除外となっているこれらの業務の取扱いについても現在、丁度議論されておまして、現時点ではどのようなようになるのかわかりませんが、委員の皆さまにおかれましてもこの動きにご注視をいただければと存じます。また、次回以降の本協議会でご報告できる状況にございましたら、事務局よりご説明を申し上げたいと思っております。

以上、本日ご審議いただく内容と改正労働基準法案審議の状況等について、簡単に概略をご説明申し上げます。

どうか委員の皆さまには、本日も忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げますとともに、本協議会も実りある会となりますことをお願いいたしまして、簡単ではありますが、開会の挨拶とさせていただきます。

## 7. 資料説明

「資料1」の説明（事務局／九州運輸局）

（黒木委員）

（トラック運送に係る取引条件改善に向けた）取り組みの進捗状況の中で（P2）「③交渉しやすい環境づくり」として、「運送委託者の方へのお知らせ（不適切事例）」リーフレット、「価格交渉ノウハウ・ハンドブック」の作成・周知徹底とありますが、要は、荷主様、荷主団体を含めて、いかに広げていただけるかが、まず大事なのかなと思います。

「生産性向上セミナー」についても、それなりに関心を持っていて出席される荷主様はいいのですが、その場になかなか出てこられない荷主様に対して、どういった形で広げていくのか、配布についても経済団体をお願いするつもりなのか、今後、どういう展開を考えていらっしゃるのか、お聞かせください。

それともう一点。九州管内のパイロット事業の事例として、佐賀県・長崎県の事例では、労働時間を短くするために、作業を分担する、要は人員を1人増やして2人体制で取り組んでいる事例が取り上げられています。それから、宮崎県の事例としては、時間に猶予をもたす「リードタイムを一日延ばす」ことで解決していこうという事例が出ています。個々のケースの中で、時間を短くすることに伴ってコストが増えてしまうケースが多々あるかと思いますが、そういったことは、実際問題として、一番交渉の中では大事なことになるのですが、2人体制や日にちが一日延びるということは、単に時間を短くすることのためには必要なことかと思いますが、それに見合うコスト負担をどうするのか、そこまで今回は突っ込んで考えていらっしゃるかどうか、それはまだ先の課題と捉えて、とりあえず、時間を短くする方策はないかと取り組んでおられるのか、お聞かせください。

（事務局）

不正取引事例のリーフレット、「価格交渉ノウハウ・ハンドブック」の荷主等への周知については、九州農政局、九州経済産業局に対しても、周知と協力をお願いするということを検討していきたいと思っています。

「価格交渉ハンドブック」につきましては、荷主様への周知の前段階として運送事業者様にこのような交渉が必要であるということをご理解いただくために、トラック協会のセミナー等で配布していきたいと考えています。また、荷主が参加するような機会には、私どもも積極的に参加させていただき、あらゆる機会を捉えて、周知を図っていきたいと考えています。

また、パイロット事業の中でコストアップをどうするのかという問題につきましては、事業集団の中でコストの話が出来ている集団と、そこまで踏み込んだ話が出来ていない集団があると思いますが、いずれにいたしましても、運送事業者、荷主、その集団当事者の中で、問題意識を共有して解決していかなければ、何も先に進まないと思いますので、私ども行政としても最大限協力していきたいと考えています。

（小野座長）

確かにいろんなパイロット事業をやっていると、「仕組みの改善」にあたって、どうしてもコストが発生します。例えば、ツーマン運行、集荷と幹線輸送にドライバーを分ける等、時間短縮にはつながりますが、人件費がかかってしまいます。あるいは、資材等の設備コストがかかたりします。

コストアップの例として、長崎では、協議会に出ていた感触でいえば、高速道路を全線使うことによって、ドライバーの時間短縮を図られたという事例があります。たまたまの事例ですが、荷主の了解のもと、4月以降、コスト負担も協議して、一定の割合を負担していただくことでドライバーの労働時間短縮に成功しているという事例もありますので、コストがかかっても、いろ

いろな解決策を考えていく必要があるかとは思いますが。

その他、九州の外、山梨・富山・福島の事例もありますが、まだ、途中の段階で、詳しい結果も出ておりませんので、参考までにご覧になってください。4月以降、多くの成功事例が公表されるものと思っておりますので、自分の関係する分野はないか参考にしていただきたいと思います。

(大山委員)

ドライバーが相当不足しているとお聞きしております。当社の市場では、女性ドライバーが増え活躍されていますが、例えば、外国人ドライバーなど確保できるのかどうなのかについてお伺いしたい。農産物は規格がかなりバラバラですので、積み込み作業とか付帯作業とか待ち時間など、結果的にドライバーに負担がかかっています。しかし、その負担をお願いしていかなければ物流は進んでいかないのが現状です。今、どういう状況にあるのかお聞かせいただければ。

(小野座長)

全国的には昨年12月の調査では、有効求人倍率は、運転職は2.7倍。ドライバーが採用したくても3分の1しかいないということです。ドライバーの採用について、トラック事業者様の応募の状況の感触をお聞かせください。

(芳田委員)

弊社は昭和52年に設立しましたが、その頃は職安でもすぐに手当てができたものでした。ここ5年ぐらいドライバーの補充が効かないのが現実です。一番怖いのは、段々、ベテラン組が50歳、60歳になっていくことに苦慮しています。当初、弊社のドライバーの平均年齢は、30歳後半から40歳に届かない程度のものであったものが、今は50歳代の大台に届くか届かないかとなっており、高齢化しています。荷役条件、手積み、手降ろしが主流だったものを改善していかないと、とてもじゃないが、ドライバーはますます確保出来ない状況です。

この前も、マンツーマンでドライバーに「ずばりお金なのか。」と聞いてみましたが、給料ではなく、労働時間を重要視していました。土・日に休暇がない、だから結婚も出来ないという話でした。

## 8. 資料説明

「資料2」の説明（湯浅コンサルティング）

(芳田委員)

「パレット輸送」は、今度の実証実験でも一番よいツールかなと考えていますが、パレットの所有権、パレットの回収による帰り荷に対する影響についてお聞かせいただければ。

(湯浅コンサルティング)

パレットの回収費用は、発荷主の全農様がコスト負担されています。牧迫運輸様の方では、今のところ、パレット数が多くないので、帰り荷と一緒に持ち帰っても特に影響はないとのことでした。ただ、今後、パレット数が増えた場合は、コスト負担について調整が必要になるだろうと言われておりました。今の状況ではコストアップせずに済んでいるということです。

(鳥部委員)

パレットの回収について、パレット数が少ないから問題ないというのはおかしいと思います。

今の段階で、パレットの費用負担について荷主と話すべきで、増えてから検討するではおかしい。今回のパイロット事業において痛感したのは、全農チキンフーズさんがすごく協力されていたなど、荷主さんの協力には感謝したいと思います。

それと、今は拘束時間16時間までは可能ですが、拘束時間13時間以内にこだわられた理由は何でしょうか。

(湯浅コンサルティング)

16時間以内という目標もあったかと思いますが、高い目標として13時間を設定しました。

これにより多少13時間を超えても対応可能となります。結果的には目標を達成できました。

「パレット数が少ないから問題ないというのはおかしい。」というのは、確かにそのとおりかもしれませんが、牧迫運輸様からは、パレット化により、ものすごく時間短縮が図れた、ドライバーの肉体的な作業負荷が軽減できたことが、気分的にはお金に換えられない成果だと思っておられるようでした。

(小野座長)

「横持ち便」の仕立ては、実験の時はいいが、これを今後も維持することが出来るのか。

バスでの待ち時間の最大と実施後の結果を比較しているが、中国便の平均待機時間と比較すべきではないでしょうか。

また、プラチナチケットを与える、実験車両を特別待遇した結果、中・近距離の周りの車両の待ち時間等の影響も計測する必要があったのではないかと。

食品の場合、パレット化すると20～30%積載率が落ちます。今まで行っていた大型車1台で積載できたのか、それとも車両が増えたのか。

また、帰り便への時間的な影響はなかったのでしょうか。そういったことを分かる範囲で教えてください。

(湯浅コンサルティング)

「横持ち便」については、転送便に積載されなかった分については、別便を立てたことにより、コストが発生することがありました。今後、この体制がそのままいくかどうかについては、今、全農様では全国的に物流を見直ししようとしているため、今後、様々なコスト削減策の中で見直しをされていけますので、やり方は今後変わる可能性が大きいかもしれません。

待機時間の平均と比べるべきではないかのご指摘はそのとおりかもしれませんが、待機時間の平均は3～4時間程だったのではないかとのご感覚です。

周りの車両への配慮につきましては、元請事業者であるJA物流様が手配する車両は九州域内ということもあり、実験期間中に、この体制は無理だということという声も聞こえてきませんでした。今後注意する必要はあると考えます。

積載率については、牧迫運輸様としては、帰り便の積載がさほど満載ではなかったもので、パレット化による積載率への影響はありませんでした。

(関野委員)

経済連の取り組みといたしましては、前日のうちに全て集荷物の数量を確定して、配車計画まで立てることで、翌日にはある程度計画的に運ぶという形を取りながら、荷待ち時間をできるだけ少なくするという取り組みをしているところです。特に鹿児島の場合は、沖縄を除くと東京まで一番遠いということで、先程の宮崎のパイロット事業の事例についても、殆どの産地で先行して既にやらせていただいております。

荷主といたしましては、中継による転送、「パレット輸送」は、どうしてもコスト負担増になりますが、今の輸送状況を考えると、フェリー輸送やJR貨物での輸送に全て切り替えられるわけでもありませんし、今後もトラック運送にかなりの部分頼っていかないとはいけないと思っておりますので、そこの部分は、前向きに検討していきたいと思っております。

「パレット輸送」については、長崎県と共同で試験的な取り組みとして、発砲スチロールを使

用したワンウェイの「パレット輸送」を昨年から続けております。ですが、どうしても積載効率の問題、1つのパレットが大体1,000円ぐらいということで、メーカーと引き下げられないかと交渉しておりますが、どうしてもコストが上がる問題につきましては、荷主といたしましても、今後も、安定的に運んでもらうためであれば、ある程度のコストアップは致し方ないのかなと感じているところです。

(鳥部委員)

「パレット輸送」について、P研(ピーケン/JPR11型レンタルパレット共同利用・回収推進会)の活用は考えておられないのでしょうか。あれは、持って行ったままで持ち帰りの心配が無いので研究はされていませんか。

(関野委員)

既にそういう事例は、種子島のジャガイモでやっております。それと併用しながら、どちらがいいのか考えていきたいと思えます。

## 9. 資料説明

「資料3」の説明(事務局/鹿児島運輸支局)

## 10. 資料説明

「資料4」の説明(事務局/鹿児島労働局)

(中村委員)

今、政府で検討されている労働時間の見直しについて、現状と今後の対応をどのようにすればよいか分からないので、答えられる範囲内で教えていただければと思います。

(池田委員)

政府で「働き方改革実現会議」が開催されておまして、時間外労働の上限等の議論がされています。これまでトラック運転者を含む自動車運転者は適用除外として進んできていましたが、先週、国土交通大臣が全日本トラック協会、バス協会、ハイタクの業界も集めて、「見直しを一緒にやりたいんだ。」という発言があったとの報道があったようです。(その中で)現在、年間720時間という数字がとりざたされていますが、我々の業界にも、その原則は当然、適用していただきたいと思っています。

ご承知のとおり、現在、トラックドライバーには「改善基準告示」が適用されていますが、私の見方ですと、これ自体が既に「過労死」を容認しているというか、2箇月平均80時間以上をはるかに超える時間を容認されているのが実態です。月の拘束時間は293時間、年間ですと3,516時間の拘束時間が認められているのがこの「改善基準告示」です。

26年度・27年度の過労死認定ワーストワンは脳・心臓疾患、その中の職種で見ると自動車運転従事者、さらに細かな業種で見ると道路貨物運送業となっております。もし、(そのようなことは)ないとは思いますが、このまま「改善基準告示」を法制化されてしまうと、トラックドライバーの業界は「過労死」の対象と認めてしまうことになりかねません。今、この議論の中に、トラックドライバーを俎上に乗せてもらわないと、ドライバーとしての人は集まって来ずに、この産業自体存続しないのではないかという危惧さもあるのが実態だと思っています。

ただし、賃金の体系・水準の改善については、長時間働かないと生活できる収入が得られないという実態がありますので、長時間労働の解消に向けた議論は当然ですが、長時間労働ありきの賃金水準ではなく、荷主も含めて、賃金水準の改善に向けて、契約の書面化等々をはじめ、適正な運賃収受に向けた議論についてもこの協議会で行っていただきたいと考えています。

いずれにいたしましても、過労死を含めた時間外の規制については、年限を区切って、一定の

期間を猶予の上、ぜひ、自動車運転者も適用業種に盛り込んでいただきたいと思います。

(鳥部委員)

池田委員の言われるとおりでありますが、いきなり(月)60時間は厳しい。たしかに、環境が悪いから人が来づらいということあり、我々の努力も必要ですが、なかなか急激な改善はどうか。

「月293時間をどう守るか」という業界ですから、(年間)720時間となると仕事が回らない。(とにかく)パイロット事業でも取り組んでおられますが、余計な時間を使わないということ。

配送先で2~3時間、平気で待たせるのはさら。我々は、発送元を荷主と認識していますが、発送元に相談しても、なかなか配送先まで話が届いていないから、いろんなところで待機が発生しているのが現実です。

それとパワハラの問題ですが、荷受け側からのパワハラとして、ドライバーに対してすごい言葉を投げかけてくることがあり、中には耐えきれず辞めていくケースもあります。荷受け側としても社員教育を望みたいところです。

## 11. その他

(中村委員)

平成28年6月に長時間労働などの労働基準関係法令の違反の背景に、下請法違反や独占禁止法違反のおそれのある事案を把握した場合、厚生労働省から公正取引委員会又は経済産業省に通報する「下請け保護情報ネットワーク」の拡充が行われましたが、通報事例を含めた現状について、また、荷主が悪かったという事例があるのかなども含めて教えてください。

(事務局/鹿児島労働局)

「中小企業における労働条件の確保・改善に関する公正取引委員会・経済産業省との通報制度」につきましては、ご質問のとおり、昨年6月に通報の対象に労働時間に関する労働基準法第32条等の違反が追加され、当該違反の背景に①親事業者による下請法第4条の違反に該当する行為に加え、新たに②荷主による物流特殊指定に該当する独占禁止法第19条違反に該当する行為(これらは、いわゆる「下請たたき」に当たる行為)が存在しておりまして、下請事業者又は特定物流事業者の通報の意向を確認した事案について、公正取引委員会又は経済産業省に通報するものです。

この昨年6月の拡充後、現時点においては、鹿児島労働局管内で、このような事案を通報したものはございません。ただ、通報の対象となるものが、労基法32条等違反の背景にいわゆる「下請たたき」に当たる行為が認められること、親事業者・下請事業者間、荷主・物流事業者間に一定の要件が規定されていること、本件通報は下請事業者又は特定物流事業者に通報の意向があることとされていることなどから、該当する事案はそうあるものではないのではないかと思います。

いずれにましても、監督指導において、本件の通報の対象となる事案を把握した場合には、厚生労働本省を通じて、公正取引委員会・経済産業省に通報を行ってまいります。

(中村委員)

国土交通省におきまして、トラック事業者と荷主の適正な取引の推進のため、「適正取引相談窓口」が設置されていますが、荷主に関する相談があった際に厚生労働省へ通報される体制になっているのか、お互いの情報交換の体制ができていないのか教えてください。

(事務局/九州運輸局)

国土交通省の相談窓口として、トラック運送業における荷主、元請事業者、下請事業者間の取引の適正化あるいは燃料サーチャージの導入についての相談窓口を、運輸局・運輸支局に設置しておりますが、厚生労働省へ通報する体制とはなっておりません。

相談内容によって、中小企業庁の「下請かけこみ寺」や労働時間の問題であれば労働局の窓口

を案内しているところです。

「下請かけこみ寺」については、中小企業庁が全国48箇所に設置しておりまして、中小企業の取引上の悩みの相談に企業間取引や下請代金法などに詳しい相談員や弁護士が無料で相談に応じております。参考までに、運輸業の相談割合は、平成27年度6.4%だと聞き及んでいるところです。

また、補足ですが、トラック事業者からの燃料サーチャージ制導入にあたっての疑問点、適正取引に関する相談を、「燃料サーチャージ制導入推進事務局」として、先程申し上げたとおり、全国の運輸局・運輸支局で受け付けてはいますが、今のところ、そうした相談がありません。

## 12. 閉会挨拶

(家邊自動車交通部長)

本日は長い時間、熱心にご議論をいただきまして、大変ありがとうございます。今年度から全国各地でパイロット事業が始まっておりまして、鹿児島県の事例の他にも全国での事例において、運転時間の短縮、荷降ろし時間、拘束時間の短縮等の成果が生まれてきているところです。本日の会議でもご意見ありましたけれども、まだまだ課題は残っておりまして、パイロット事業で出てきた成功事例をいかに実際の運行に反映させていくかということは今後考えていかなければいけないのかと考えているところです。来年度におきましても、引き続きパイロット事業を実施させていただきますので、引き続き皆様のご協力・ご理解を賜りまわれれば幸いです。

また、説明はいたしておりませんが、九州運輸局の方で本年1月に、物流効率化政策推進本部の設置をしております。こちらの本部では、自動車、海事、鉄道の各部署が集まりまして、物流の効率化を推進するための課題解決のための検討や情報交換等を行っていくための組織です。皆様が今後、物流の効率等を取り組まれた際に、何か後押しできることがあればお手伝いをさせていただきますので、ご提案やご意見をいただければ幸いです。

トラックドライバーの不足や長時間労働問題については、ますます深刻化してきている状況です。このままですと我が国の物流機能が停滞して経済活動にも大きな影響が及ぶことも予想されます。この協議会の中で、荷主さんとトラック事業者さんが相互理解を深めて協力関係を築いていくことが大事なのかと思っておりますので、引き続きよろしく願いいたします。

来年度も本協議会を開催いたしますので、委員の皆様による改善に向けたご議論がなされるよう九州運輸局・労働局と精一杯取り組んでまいりますので、よろしくお願い申し上げます。

本日は有り難うございました。