

第4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28年9月13日（火） 13時30分～15時00分

2. 場 所

ホテル ウェルビューかごしま 2階「潮騒」

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 寛道	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
安東 一眞	日本通運（株）鹿児島支店 支店長
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
芳田 明	（株）ユタカ産業 代表取締役
黒木 一正	富士運送（株）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
佐々木 良	国土交通省九州運輸局長
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みについて
- (2) 鹿児島県地方協議会におけるパイロット事業について
- (3) 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み
資料2 鹿児島県におけるパイロット事業
資料3 荷主に対する改善基準告示等の周知について
《参考》準中型免許制度について
物流総合効率化法の一部改正について

6. 開会挨拶

(佐々木九州運輸局長)

8月に九州運輸局長に着任いたしました佐々木と申します。今日はお忙しい中、ご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。また、座長におかれましては、昨日の福岡に続きまして、お忙しい中、誠にありがとうございます。

この会議の目的でもある労働生産性を上げる、長時間労働を是正するという事は、今の政府の非常に重要な課題になっておりまして、近々に開催されます「働き方改革実現会議」でも重要なテーマとなっております。そうした中で、厚生労働省と国土交通省が事務局を務めさせていただいて、運送事業者の方と荷主の方が一体となり、待ち時間の解消による効率化等によって長時間労働の改善に向けて取り組んでいくというのは、非常に大事なテーマだと思っております。

今年はパイロット事業をいよいよ始めて、その成果をまとめ、ガイドラインを策定し、平成30年の普及・定着の促進に向けて進めていく大事な年であります。今日は、現場サイドあるいは荷主の皆様のご事情を忌憚なくおっしゃっていただいて、ぜひ血の通ったマニュアルになるようにしていただければと思います。本日は、よろしく願いいたします。

7. 資料説明

「資料1」の説明（九州運輸局） 省略

(小野座長)

今年2月に行われた全国調査結果（トラック運送業における下請等中小企業の取引条件の改善に関する調査結果）は、中小企業からも44.5%の回答が来ていますので、わりと中小・零細性は表しているのかと思います。中でも10ページ左図の「適正運賃・料金収受状況」というまきに関心が強いところについて、25%、4社に1社が「適正運賃・料金を100%収受できている」としている。「問題ないじゃないか」というくらいに、思った以上に割合が高いのにある意味、驚きでした。当然（収受）できていないところが多いわけですが、印象的にはどうでしょうか。

(安東委員)

「適正運賃・料金を100%収受できている」が25%という感覚はすごいと思います。そういう環境が整っていること自体が、逆に驚きなのかなという気がします。

適正運賃を収受するという背景として、トラック事業者は、今、採用等から敬遠されがちでどうしても従業員数が不足しがちになる傾向がある中で、ある程度の収受料金をいただいて会社側として採用の方にも努力をすることはやっておられるかと思われまます。「収受料金をいただいても満足に仕事が本当に十分提供できるのかな」という部分は、正直、現状として認識があります。

(芳田委員)

零細企業のユタカ産業と申します。今、大企業の日本通運さんが言われたのが本音かなと思います。私も零細の運送事業者は、それからまた運賃が下がるわけです。

今一番問題となっています人手不足というものが、非常に日に日に高まってきているわけですが、全ての労働条件の問題とかを考えると、それは「適正運賃」ではないかなと思っております。ドライバーを確保するのもそこらへんができていないというのが残念でならない。

私の経験からですが、ピーク時に軽油のリッターあたり料金が150～160円になった際、荷主さんをお願いしても「うちだって大変なんだよ」と言われ、理解はしてもらえませんが値上げまでには至っていない状況です。この業界41年目になりますが、(荷主と)同じテーブルに着いて話すスタイルというのは初めてですが、そこらが問題かなと思っております。

この多重構造の業界の中で、適正運賃を25%が収受できているは本当だろうかと思っています。まだまだ、労働条件を良くしようにも収入が入ってこないのに支出は出来ない訳で、荷主さんにもう少し考えていただきたいと思います。日本通運さんだって低い訳で、零細の我々はまだまだ低いのが現実です。荷主さんに燃料サーチャージ等を話しても「よく分かりました」と言われるが、でも上げていただく保障はない。事業者仲間で「油が落ち着いて良かったね」と言っているだけで、もう少し理解をしていただけたらなと思っています。

この100%収受できているのが25%というのは、疑問だと思います。

8. 資料説明

「資料2」の説明（鹿児島運輸支局 久保田首席運輸企画専門官） 省略

（黒木委員）

11ページの「業務工程計画」ですが、パイロット事業の実証実験の実施について、10月から来年1月までの4ヶ月となっているが、具体的な回数が何回位かというのは、コンサルと荷主さんと打ち合わせのうえで行うということでしょうか。

（事務局／久保田首席）

期間とか具体的に何をどうするかについては、詳細に決めておりません。明後日、川内工場に行かせていただくのでそこでの実態をみて、「牧迫運輸」さん、「JA物流かごしま」さんもいらっしゃるの、何をどうやればいいのかということを検証しながら、具体的な事を決めていきたいと思っております。

（鳥部委員）

実証実験に挙げたチキンフーズ川内工場さんについて、今現実にどれぐらいの待機時間か具体的に数字が出ていると思いますが、如何でしょうか。

（事務局／久保田首席）

ご存じのとおり、輸送状況における実態調査の結果はございます。かなりの待ち時間があるということでしたが、第1回集団会議の際には、工場への配車時刻について、運送事業者と荷主・元請事業者に認識の違いがございました。

先に説明しましたとおり、フェリー便を午前中に、中国便を午後に出します。荷主の方は、元請事業者に「13時に来て欲しい」と指示していたものが、運送事業者にうまく伝わっていなかった。運転者は、どうしても早めに出たがる傾向がございますから、実際のところ、9時には出ておりました。ただ、(出庫を遅くして)13時に着いても実際に出るのは17時です。そこに積み込み時間がありますし、今パレット化を考えていますが、手積みのところもございます。認識の違いから、実態調査の時には、ものすごい時間を待機時間として捉えていたものが、「そうではなかったですよ」ということです。それでもかなりの待機時間と荷役時間というのはありますので、そこは今後協議しながら削減に向けて取り組んでいきたいと考えております。

（小野座長）

鹿児島から岡山というのは、かなりの長距離輸送となりますので、全体のドライバーの拘束時間を考えれば、待ち時間と積み込み時間はとても大きな縮減が可能な余地はありそうですが、元々の長距離輸送を改善するためのドラスティックな「中継輸送」だとか「シェイクハンド輸送」であるとか、長距離輸送を中距離化、近距離化する実験として、鹿児島ならでの対策もご検討いただきますよう要望します。

(事務局／トラック協会／森山常務理事)

今度の岡山までのルートについては、荷主さん側にも勘違いがございまして、トラックは13時まで来るようになっていたのです。鹿児島市から川内まで1時間かかりますから、1時間前に出ているということになります。

この川内工場では、長距離の方を一番最初の時間に積み込みして出すということにし、広島・岡山に関しては、長距離と比較すると距離が短いということで一番最後の積み込みとすることを基にしていました。そこで待ち時間が非常に長くなっていったということです。時間の設定の今後の改善方法をするということで、ここのパイロット事業として選定したところです。

(鳥部委員)

経営者側として問題になるのは「拘束時間」と「労働時間」ですが、その中で「待機時間」となると賃金に反映されます。先日講習会で聞いたところ、「手待時間」と「待機時間」という使い方をすると当然賃金に影響しますが、「手空き（てあき）時間」という表現にすれば、休憩として見なして賃金に反映しないということを知りました。

ドライバーの「早く行って、早く積んで、早く出たい」という気持ちは分かるのですが、「待機時間」でなく休憩しているところの時間を調整できれば、時間としての短縮化を図れると思います。まずは待っているという時間でなく、待たせないという仕組みを作ればよいと思います。

9. 資料説明

参考資料「準中型免許制度について／流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律の一部を改正する法律（概要）」の説明（九州運輸局 西依課長補佐） 省略

「資料3」の説明（鹿児島労働局 斉藤監督課長） 省略

(芳田委員)

労働局のパンフレットについてですが、「荷主勧告／荷主名及び事案の概要を公表」というのは、違反行為があった荷主さんの名前は、どこをみたら載っているのでしょうか。

(事務局／九州運輸局 西依課長補佐)

荷主勧告の荷主の名称等については、ホームページ等で公表されることとなります。

(芳田委員)

いままで荷主勧告として公表された経緯があるのでしょうか。

(事務局／九州運輸局 西依課長補佐)

これまでに、荷主勧告、また公表についてはございません。ただし、以前より過積載等違反について、荷主へ協力依頼等を行ったことはございます。

(小野座長)

整理すると荷主勧告制度は前からあり、過積載違反は当然対象としていた。

改善基準告示違反となるような運送指示や条件を設定することを勧告対象とすることは、以前からあったのでしょうか。今年からでしょうか。

(事務局／九州運輸局 西依課長補佐)

以前よりありましたが、リーフレットにある様な荷主からトラック事業者に対して改善基準告示違反となるような指示・強要を行ったとする荷主勧告の実績がないということです。

(小野座長)

このパンフレットは、荷主勧告の対象になったよという資料というよりは、トラック事業者に対する改善基準告示はきわめて厳しいものであり、荷主さんも当然関与してはいけませんという取組みについてやろうとしているものと捉えればよいですね。

(事務局／九州運輸局 西依課長補佐)

はい。荷主勧告制度については、トラック事業者の方へは法改正や通達等の周知が来ていますが、荷主の皆様には周知が不十分であったということから、今回、鹿児島県の地方協議会名にて、改めて荷主団体にこのような制度があるという周知を行うことを提案させていただきました。

(鳥部委員)

総合効率化法の件ですが、地域内配送共同化等色々ありますが、ネックになるのがオーダー時間です。例として福岡で集荷する場合がありますが、オーダーの締切りが午前中を約束しても夕方の4時、5時になるのがあります。このように効率化を上げようと思っても先に進まないという現状があります。オーダーの締切りとかをしっかりとやっていただきたいというのがあります。

元JR九州初代石井社長と話していますと、もともと九州新幹線は貨物輸送も考慮して作られているというのをうかがいましたが、当時関与されていた局長に現実問題としてお伺いします。

(佐々木運輸局長)

九州新幹線の貨物輸送については、本日初めてお伺いしたので状況はよく分からないのですが、北海道については、農産物や海産物輸送に使いたいという声が「ホクレン」からよく上がっております。現状は、夜間の時間にメンテナンスを行わなければならないこと、東北新幹線のダイヤが詰まっている等、ハードルがなかなか高いということです。

新幹線について、九州は本数がそう多くないですが、山陽にいくとかなり混んでおり、新大阪から東京はほとんど入り込む余地がない状況です。現時点においては、ハードルが高いと思います。リニアモーターカーができた後は、東海道新幹線も本数に余裕が出るので議論できる可能性はあるかも知れません。

もう一つは、新幹線は運賃が高いので、負担力のある高級な産品であれば、利用できる可能性はあるかと思えます。そういう課題があるのではないかと思えます。

10. 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、本日はお忙しい中ご出席を賜り、そして、パイロット事業を中心に、大変熱心にご議論をいただきまして、厚く感謝申し上げます。

まず、本日は、トラック運送業の生産性向上・労働条件に向けた取組に関し、当協議会の取組に加えて、政府全体の取組としての「サービス業の生産性向上協議会」や、「下請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」の動きについても共有していただき、ご意見等をいただいたところでございます。今後も、当協議会は、今回のように政府全体の取組と連携しながら進めてまいりますので、お含みおき下さいますよう、お願い申し上げます。

次に、本日は、パイロット事業についてご議論いただき、ご了承をいただきました。いよいよこれから、パイロット事業等により、当協議会の取組が本格的に始動していくこととなる訳でございますが、パイロット事業の成果は、中央・地方協議会でのさらなる議論、それにその後のガイドラインの策定等に活用される重要なものとなります。当局としても、よりよい実証結果が得られるよう、しっかりと取り組んでまいりたいと存じます。その実施に当たっては、各委員の皆様

様のご意見等をいただきながら進めてまいりたいと考えていますので、引き続きご協力のほど、お願いいたします。

最後に、事務局から説明を申し上げた「改善基準告示」と「荷主勧告制度」に関するリーフレットについて、当協議会名により周知を図っていくことに関しまして、皆様よりご了解をいただきました。今後は、このリーフレットにより速やかに周知を図っていきたく存じます。委員の皆様におかれても周知にご協力をいただければ、幸いに存じます。

結びに、本日の協議会もまた、委員の皆様のご協力により有意義な議論、貴重なご意見をいただいたと思っております。心より重ねて御礼申し上げまして、ご挨拶とさせていただきます。