

第4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28年9月16日（金） 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
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
原口 宗靖	三菱重工業（株）長崎造船所 長崎総務グループ長
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
大梅 俊二	日本通運（株）長崎支店 総務次長
出口 義男	ヤマト運輸（株）長崎主管支店 課長
鈴木 正直	タカラ長運（株）代表取締役
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
塚本 政治	（公社）長崎県トラック協会 会長
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）
藤崎 好勝	北尾運送（株）代表取締役社長（オブザーバ）

なお、松永委員（長崎県商工会議所連合会）、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）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みについて

- (2) 長崎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 長崎県地方協議会におけるパイロット事業
- 資料3 鉄道・海上輸送への転換促進事業への取組
- 資料4 過労死等の労災補償状況
- 資料5 荷主に対する改善基準告示等の周知について

6. 議題1の説明(九州運輸局)

7. 議題1に関する意見・質問

(小野委員)

昨年の協議会では労働時間、運転時間、拘束時間に関するデータが分析の中心であった。今回は立地条件、適正運賃收受問題、トラック業界内部の下請構造など多極的な視点が分析の中心になってきている。取引条件や運賃問題が解決しないと労働時間、拘束時間の短縮はなかなか実現できない、核心に迫ってきたという感じがする。

資料1の10ページの適正運賃・料金に関する調査結果(25%が適正運賃・料金を100%收受できている)は本当にそうなのだろうか。各経営者が頭に描いている適正運賃・料金の意味が違うのではないか。トラック運転手の賃金は九州内の全産業よりも10%以上も低いという数値が紹介されたと思う。未来原価をきちんと計算した上で適正運賃・料金を算出しないといけない。適正運賃は企業によっても異なるので、そういったことも加味してこの数値(25%)を読み込まないと方向性を誤ってしまうのではないか。

また、トラック業界内の問題ではあるが多層構造を解消し、流通の短縮化を進めていくことも必要ではないか。

(山口委員)

国内のトラック運転手は年間2,500~2,600時間働いている。生産性向上と労働時間改善の点から見てみると、2,000時間に減らした場合、その時の賃金については示されていない。まさに労働時間の改善だけしか示されていない。企業として労働時間を減らすとなると当然コスト(人件費)を下げることとなり、最低賃金の問題も出てくるのではないか。また、適正運賃の收受も減っていくのではないか。生産性向上と労働時間改善について並行的な議論をお願いしたい。

(小野委員)

当協議会の開催動機は時短問題である。平成30年に60時間を超える時間外労働に対

しては中小企業も50%の割増率が適用される。このまま長時間労働でいくとドライバーが採用できない。ドライバーを採用しても時間外手当の支払いで会社が成り立たないという問題が出てくる。一人当たりの付加価値（労働生産性）を上げなければいけない。

政府において労働条件改善協議会と生産性向上協議会を共同開催としていることは方向性として正しいことだと思う。

当協議会においても労働時間改善と生産性向上の両面から議論をしてもらいたい。

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

（小野委員）

昨日、フランスの工場と日通長崎運輸を訪問して話を聞いた。パンは在庫がきかないこと、長崎から宮崎までは600kmを超える長距離輸送ということで大変ご苦労されていると感じた。今回のパイロット事業でこのご苦労が少しでも改善できればいいと思っている。

話を聞いた中で改善の糸口はいくつか見え隠れしている。いい事例になると思う。

10. 議題3の説明（九州運輸局）（北尾運送(株)藤崎氏）（長崎労働局）

11. 議題3に関する質問・意見

（宮原座長）

北尾運送の藤崎さんにお尋ねする。現在、クールコンテナを導入しているのか。クールコンテナの温度はどのくらいか。

（藤崎氏）

20年前に使用したことがあったがその時は失敗した。今回はクールコンテナが来年2月に出来上がってくるので、それまでは常温と保冷で対応することとなる。どうしても冷凍しなければいけない品物があるのでクールコンテナは必要である。

温度はマイナス25度からプラス2度である。

（小野委員）

北尾運送さんはJR貨物を使用し、東京の大田市場まで翌々日着で野菜を運送されている。配達の場合で店舗には翌々日に並ぶことになると思うが、玉ねぎやじゃがいもなどの根菜類はこれで可能であるが、葉っぱものは難しいという意見が昨年度の協議会で多数あった。

翌々日に店舗に並べることが可能な品物だけを選別して運送しているのか。

また、これまでは前線までのすべての運賃収入が北尾運送さんのものであったのが、J R貨物や配達業者を利用することによってこれらの業者に対し運賃の支払いが発生するはずである。促進事業の開始前後の運転者一人当たりの付加価値額に変化があったのか、運転者の運転時間に変化があったのか。付加価値額の変化、運転時間の変化に関するデータの提供をぜひお願いしたい。

(藤崎氏)

品物は当日列車に積むと翌日夜19時、20時には東京に到着する。東京に夜間配送する業者は2社しかないが、葉ものなどは送る時点で市場に品物の数を事前に連絡すれば、翌々の午前中の到着でいいという話になっている。馬鈴薯や玉ねぎは競り物ではないので市場着ではなく配送センター着が主であり、翌々の午前中到着となっている。これらを分けてコンテナに積み込んでいる。

(宮原座長)

データの提供については後日提供いただきたい。全体を通して皆様からご意見などはないか。

(馬場委員)

長崎県は農産物などの長距離輸送が多く、現在は夏枯れで荷物が少ない状況である。1年の半分は荷物が少ないと思う。

長距離運送は水揚げで給料を決めている。農作物運送は空車回送が非常に多くなっている。農産物は季節ものでありトラックが一斉に出ていくので、トラックがだぶつくことから、帰りの荷物の値が叩かれる。荷物の単価が下がることによって、ドライバーの給料も少なくなっている。

九州島内の定期運送について労働時間の改善は意外とやりやすいと思う。しかし、青果物などの荷物は季節物のため一気に出荷されるので、ドライバーの労働環境が悪くなっている。荷卸し時間や荷待ち時間も長くなる。生産者も単価が上がるので少しでも早く品物を出荷したいと思っており、1台でも多くのトラックが必要となっている。

青果物配送の改善に関するパイロット事業も必要ではないか。

3トン車は中型免許が必要である。自分の会社は集荷作業などをやっているが、中型免許を持っていないドライバーも多く、2トン車では非常に作業がやりにくくなっている。

長崎県において労働時間を改善していく場合に、農産物という特殊な荷物を運ぶためにはドライバーの確保をして、給料を安定させるためいろいろな仕事を組み合わせてやっていかなくてはならない。

ドライバーは最終的に給料の話をする。給与体系を大きく見直す時期に来ていると思う。運送業者は経営環境が厳しくなっており、労働条件などをどう改善していくのか運輸局

や労働局の方々と話をしていきたいし、指導をお願いしたい。

(小野委員)

農産物の配送はオフピーク対策に向けた戦略も考えておかななくてはいけないと思う。今年度のパイロット事業は九州島内の配送で実験を行うが、来年度以降については関東向けなどの長距離運送を対象として今から目途をつけておいてもいいのではないか。

(宮原座長)

今日出た課題について、今後も皆様と一緒に考えていきたい。

(了)