

**第3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3月15日（火） 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 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
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
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
三苫 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	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 （行政側）
吉野 英信	厚生労働省鹿児島労働局労働基準部長
久保田 秀夫	国土交通省九州運輸局次長
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) トラック輸送状況の実態調査結果について
- (2) 荷主ヒアリングの結果概要について
- (3) パイロット事業について
- (4) 地方協議会の今後の進め方について
- (5) その他

5. 資 料

資料1 トラック輸送状況の実態調査（全体版）結果概要
資料2 トラック輸送状況の実態調査結果（全体版）
資料3 トラック輸送状況の実態調査（鹿児島県版）結果概要
資料4 トラック輸送状況の実態調査結果（鹿児島県版）
《参考》トラック輸送状況の実態調査結果比較表（全体版／鹿児島県版）
《参考》鹿児島県トラック輸送状況の実態調査補足説明
資料5 荷主ヒアリング結果概要
資料6 長時間労働の改善等に向けたパイロット事業（実証実験）について
資料7 トラック運転者労働条件改善事業に係る仕様書
資料8 パイロット事業対象集団（現状）
《参考》トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会 作業スケジュール

6. 開会挨拶

開会の挨拶（事務局）

省略

（吉野鹿児島労働局労働基準部長）

鹿児島労働局労働基準部長の吉野でございます。委員の皆さまには、本日はお忙しい中、本協議会にご出席を賜り、厚く感謝申し上げます。

私の方からはご挨拶に代えて、本日の協議会より一足早く、先月2月19日に開催された3回目の中央協議会のことや、改正労働基準法の審議の現状について、ご報告いたしたいと思っております。

まず、2月の中央協議会において参考となる主な内容としましては、鹿児島県でも調査してありましたトラック輸送状況の実態調査結果について報告があったところ、その時委員からのご指摘として、運転手の拘束時間に関し「九州が突出している理由はなぜか。同じく農産品が多く遠方である北海道では拘束時間が少ない。」というご指摘がございました。

また、この外、中央協議会では、パイロット事業につきまして、国土交通省側よりその着眼点についての説明がなされました。この後者のパイロット事業については本日の協議会でも後で説明があらうかと思っております。

本日の協議会では、こういった中央協議会の動きもご参考にしていただき、中央の委員の指摘、「なぜ、九州の拘束時間が突出しているのか。」という指摘をも踏まえ、それでは、鹿児島県はその点はどのようにすれば改善していけるか、また、どのように今後のパイロット事業に反映すればよいか、といった点などについてもご意見をいただければ幸いに存じます。

次に、協議会の立ち上げの経緯となった改正労働基準法案の審議状況について、ご報告したいと思っております。ご案内のとおり、改正労働基準法案については、昨年4月3日に閣議決定され、同日、今開かれている国会より一つ前の通常国会に提出されました。その通常国会では、派遣法の審議を優先すべき状況にあったこともあり、日程の都合上審議がされませんでした。そしてまた、いつもは開かれる秋の臨時国会は開催されず、同法案は現在も継続審議扱いとなっております。

それで、目下、大臣を筆頭に厚生労働省の幹部が現在、今通常国会におい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。もしも法案が成立いたしましたら、本協議会においてご報告させていただきたいと思っております。

以上、本日ご審議の参考となるよう、中央協議会の状況及び改正労働基準法案の状況について簡単にご説明を申し上げます。

どうか委員の皆様には、本日も忌憚のないご意見を賜りますようお願い申しあげるとともに、本協議会もまた実りある会となることを念願いたしまして、開会の挨拶とさせていただきます。

7. 資料説明

資料1～資料4、《参考》「トラック輸送状況の実態調査結果比較表」の説明

（鹿児島運輸支局 久保田）

《参考》「鹿児島県トラック輸送状況の実態調査 補足説明」の説明

（(公社)鹿児島県トラック協会 山崎事務局長）

（小野座長）

私の率直な印象ですが、鹿児島県版の「資料3」の4ページ目、ここが本協議会の特徴を端的に示していると思っております。上の方に2つのデータがございます。「手待ち時間がある運行」と「手待ち時間がない運行」、その割合は46%と54%でございますが、「手待ち時間がある運行」の場合、平均的に16時間59分も拘束されているということです。「手待ち時間がない運行」については12時間ということで、原則13時間を下回っています。「手待ち時間がある運行」でも、

ある意味、手待ち時間、あるいは荷役時間というところが改善ができれば、原則13時間を下回ることが可能になるかもしれないというデータが出ている。

鹿児島県の特徴として先程も説明がありましたように、大消費地である関東をはじめとする1都3県まで、県内の産地から出荷するというのを考えてみれば、国内で最も遠い地理的なハンディキャップを持っているわけです。そこで、右側にあります走行距離帯別で見ますと、500kmを超える長距離輸送の場合、平均21時間を超える拘束時間となっている。16時間を超えたら違法、15時間の拘束時間は週2回まで、原則は週13時間ということを考えれば、1時間11分の手待ち時間をちょっと減らしたり、3時間21分の荷役時間を減らしたりということも重要ではありますが、これだけでは追いつかない。もっと大きな原因は、距離的に長いので運転時間が平均12時間51分もあるということです。このことを考慮してどうすればいいかということだと思います。

説明にもありました長距離輸送について、高速道路をしっかり使えば拘束時間も短くなるというデータもありました。これを見ると、手待ち時間、そして荷役時間の改善ということもありますけれども、長距離輸送については、高速道路を使うような運行形態を運賃負担状況も含めまして検討していかないと、なかなか改善というのは難しいのかなという感触を私は持ちました。

その外にも多くのデータがありましたので、ご意見、ご質問があればよろしく願いいたします。

(鳥部委員)

やっと統計が出てきまして、実態があからさまになり、鹿児島の運送会社はみんな摘発されてもおかしくない状況が見て取れるかと思っております。実態としては、やはり鹿児島は消費地から遠いということで、長距離輸送になっている、また、習慣上、ワンマン運行が多い中で、こういう労働時間になっているという気がいたしております。

それと、先程の説明であったとおり、高速道路を使えば拘束時間が短くなるというデータがありました。けれども、高速道路の利用に関しては、今回、割引制度の見直し等も入っており、なかなか難しい問題となっています。現在、多種割引で運行しているのですが、その4割引の割引が段階的に引き下げられるということも言われてきております。我々が高速道路を利用しやすい環境作りといいますか、長距離になれば距離に応じて高速道路も使いやすくなるというか、距離が長くなれば単価が下がるといったような制度になってもらえばいいですけど、現状はそうっていない。長距離輸送、特に九州は高速道路が利用しやすい環境に、これは国交省の管轄になるでしょうか、ご検討いただければもっと労働時間の短縮につながっていくと思いますのでよろしく願いいたします。

(永田委員)

拘束時間が非常に長いということにびっくりしました。手待ち時間の平均が1時間51分ですが、「手待ち時間がある運行」と「手待ち時間がない運行」との差が、4時間57分というのが間違いじゃないかと思って何度も見直しました。

荷主側の立場として質問させていただくなら、運行時間とか拘束時間もそうなのですが、荷役の料金収受の状況について、収受できていないというところがあると思うのですが、「収受していない」中で、「事前連絡なし」で収受できていないところはどこだろうと疑問に感じたので教えてください。

鹿児島県版の7ページ「5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況」について、右のグラフの一番下にあるのですが、「事前連絡なし」で、しかも荷役の料金を収受できていないというのはかなりの負担になるのだらうと思います。「収受していない」とだけ書かれているのですが、例えば第1位の紙・パルプ、あるいは、第2位の家電・民生用機械となっているのですが、「事前連絡なしで収受できていない」というのがこの中にどの程度、どこが一番多いのだらうと疑問に感

じたところでした。

(小野座長)

このことは、私も9月の段階から思っていたところですが、実は「荷役自体が発生していない」というケースが出てきていないのです。トラック業者による荷役が発生しないケースがデータには反映されていないとされていて、たとえば紙・パルプもその一例です。トラック業者の方では荷役が発生しにくい重量品というようなものがこの中に紛れ込んでいるというのが、感触としてずっと思っているところです。すなわち、「荷役が発生していないので、荷役料金も収受していない」ということになり、その傾向は重量品の方が多いといったところが、このデータからは見て取れないと思っているところです。

(事務局／トラック協会／森山常務理事)

このデータは、ドライバーからの実態調査ということです。鹿児島の場合は、25事業所からの回答調査というも行っている訳です。この調査結果とドライバーの調査結果が非常に矛盾している点がございまして、ドライバーからの回答では「書面化ができています」というのは58%ということですが、事業所の管理者の方からの回答ですと「書面化ができています」のが22.1%になります。非常に低い書面化の実態が出ておりまして、その中でも、「荷役の料金をもらっていない」というのが70.4%と事業所の方は答えております。ですから、「書面化ができていなくて、荷役の料金ももらっていない」というのが非常に多いという結果が、事業所からの回答であるわけです。

発表された内容は、ドライバーの実態調査の中から出ているということで、事業所の実態調査とドライバーの実態調査とは違う結果が出ているということをお補足説明しておきます。

8. 資料説明

資料5「荷主ヒアリング結果概要」の説明（九州運輸局 石田自動車交通部長）

(小野座長)

首都圏へのミカン、柑橘類の出荷について、市場への到着時刻を半日以上ずらすことによって、ある意味、着側の通運業者の割増料金の除外ということもあるのでしょうか。深夜になると高いですから、そういったことも含めてルールを変えて対処したということでしょうか。これにつきましてご質問、ご意見、ご感想ありますでしょうか。

(関野委員代理)

フェリー輸送につきましては、前回のこの協議会でも話が出ました。先程の資料の中にフェリーのことがなかったものですからフェリーのことについては話をしなかったのですが、とにかく経済連といたしましては、東京まで1300kmということですから、単純に計算しても先程ありましたとおり、休憩も合わせて20時間以上拘束してしまうので「手待ち時間」がどうのこうのという段階では、改善がまず難しいというが無理です。経済連といたしましては、輸送協力会社さんと一緒になりながら、フェリー活用をしようということで、志布志港発、宮崎港発に切り替えを進めているのですが、前回もどちらかの委員から出ていたとおり、フェリーの「枠」がないのです。乗せたくてもフェリーにトラックを乗せられないというのが今の実態であります。まずは、とにかくフェリーの「枠」を作ってほしい。関東の方も1日置きくらいで新しく増設してもらいましたけど、まだまだ、フェリーの「枠」が全然足りない。宮崎、鹿児島でかなり取り合いをしているという状態でございますので、是非ともフェリーの「枠」を増やしていただきたい。

JRの輸送につきましては、どうしても時間が不規則になってしまうというのがありますので、鹿児島といたしましても、翌々日の競りにするように本年度、青果物から全て変えていくという

取り組みをさせてもらっています。

9. 資料説明

資料6の説明（九州運輸局 石田自動車交通部長）

資料7の説明（鹿児島労働局 綿貫監督課長）

（小野座長）

パイロット事業の国交省側のスキームと厚生労働省側のスキームの二つをご紹介いたしました。

10. 資料説明

資料8「パイロット事業対象集団（現状）」の説明（九州運輸局 石田自動車交通部長）

（小野座長）

28年度事業はパイロット事業をメインにするということですが、一つのコンサルティング事業という訳ではないのです。一つの事例として、「こううまくいった」、「こうすれば、こういうことが得られる」ということを全国からたくさん披露してもらって、それをお互い参考にして、多くの会社で取り入れて貰おうというのが狙いです。普通のコンサル事業とは若干、色合いが違います。農産物、量販店、または、地域内輸送、長距離輸送と九州7県それぞれ多様ですので、お互いの参考になるものかと思います。1都3県から最も遠い地域ということ、県産品の出荷状態も併せて、参考になるのではないのでしょうか。県内だけでなく広く九州域という観点で、ご意見はございませんか。

（鳥部委員）

鹿児島の場合は、長距離輸送が特に問題になっているということです。トラック協会がまとめました参考資料を見ますと、農水産物の輸送がかなりネックになっている。農畜産物は鹿児島の主要産物ですので、そこを逃してはいけないと思っております。パイロット事業の喫緊の課題として、農水産物、加工食品を取り組んだらどうかと思います。

「資料6」の運転時間のところに「中継輸送」という言葉が出ています。ドライバーの運転時間を短縮するためには、この「中継輸送」が今後の課題となっていくのかなと思います。この辺を盛り込んだ事業となっていけば面白いのかなと思います。

実は先日、トラック協会としてJR貨物さんに、「新幹線を使った貨物輸送」は出来ないものかと相談をしたところでした。お相手は初代のJR九州の石井社長でしたが、その中で、もともとは、新幹線での輸送も検討をしていたとのことでした。それを考えれば、例えば、鹿児島から大阪は約1,000kmであり、新幹線が時速200キロで運行すれば5時間ほどで着く。これだと時間短縮の問題、生鮮食品の輸送問題が解決するということになります。JR九州、JR貨物との輸送体系が整えば、長距離輸送の代替輸送として、市場では全く問題がなくなってくると思われます。実現できそうな話です。具現化するには、世論の声を高めるための動きをとっていくしかないでしょうとのことでしたので、これは長期的なテーマとなると思います。遠隔地である鹿児島は、こういうことも考えていく必要があるのかなと思いますので、併せて検討していただければと思います。

運ぶ側として、鹿児島の経済を支えていく必要がありますので、重要な課題であります農水産物、加工品というのをテーマにいただければと思います。

（小野座長）

「中継輸送」という話が出ましたが、これについては他県でもニーズは出ております。「中継輸送」は、着地で他の運送会社とのリレーが生じてくるということになります。例えば、鹿児島か

ら広島へ走った後、広島から同じ車で別の会社に走っていただくということが基本的な「中継輸送」となります。荷主の参加もですが、他地域との連携による動かし方につきましても、国交省・厚労省でもご検討いただけたら素晴らしい内容になっていくかと思えます。

「新幹線輸送」というのは、新しい輸送になりますが、最近ですと、新しい形として高速道路の自動運転というのがあります。筑波やドイツでは、時速80キロで数メートル間隔の縦列走行を自動運転で行う実験を行なっています。長時間運転問題解決の最大の目玉になるかもしれないというくらいに技術革新が進んでいます。そういった動向も全国的な話題として進めていかれるように、国交省の方でも是非検討していただければと思っております。

(大山委員)

市場での手待ち時間が一番長いという資料があり、驚いているところです。調査した9月の時期はあり得ないかなというのが正直なところです。この時期は鹿児島から出す物が少ない時期ですから、少し理解できないところです。

物流に関して、近年、問題点を抱えてきています。例えば、逆の立場で本州から荷物を引いてくる時、かなり交渉ごとが増えたかなと思えます。荷主に該当するJAさんと物流会社さんと一緒になって私どもに交渉に来られることがあります。青果物の場合ですと、時間的な競争になりますので、1日でも速く、1時間でも速くとなりますが、国の指導で2日目、3日目となる場合もあり、運転手を増やす場合も、運賃が加算される場合もある。ひいては、出せなくなる場合もあるという交渉ごとが増えてきています。

正直、今まではあまり考えておらず、荷物があれば運んでもらえるものと思っていました。「コストは負担してもらえるものだろう」という感覚が強かったものです。

運転者の負担を減らす意味で、フェリーとかJRコンテナとかも選択肢の一つだろうと考えています。昨年、フェリー輸送を物流事業者さんと実験しようとしていましたが、九州または鹿児島は台風で止まってしまう、船底で腐るというリスクが消えない。特に夏場の輸送については、このリスクをどう考えるかという問題があります。併せて、温度管理です。JR貨物さんと検討しましたが、夏場はコンテナをうまく使えますが、冬場は冷凍機を稼働させない。しかし、JR貨物さんとしては、維持管理費が発生するため、冬場は無駄に冷凍機を稼働させたくないということですので、1年間を通してうまく回転させていかないと物流というのは効率化しない。また、行く便・帰る便の両方携わっていかないと全体的な効率化は出来ないだろうと考えます。

待機時間につきましては、市場はすごく長い時間待機をかけていただいて恐縮していますが、物流センターに納める実験でセンターから時間指定を受けたことがありますが、その時は、物流事業者と物流センターと市場の3者で、トレースしながら時間配分を決めて実証実験したことがありました。結果はよかったのですが、大型トラックで来るのでどこにどの品物を詰め込むとか、混載便とか違う品物を詰めたりすることから、下ろす順番とか効率配分とかを初めて考えました。追い込まれると結構、いろんな知恵が出てくるものです。その時は、国の考え方をしっかり出ししていけば、お互いにいろいろな知恵が出てくるのかなという気がします。今後、市場の方でも待ち時間、待機時間があまりないように努力していきたいと考えております。

(大山委員)

農作物の県内輸送についてですが、生産者が作られた品物をどうやって市場に集められるかというのを危惧しております。今まで生産者自ら、軽トラックで集積所に運び込まれた方が多かったのですが、高齢化に伴って、近い将来運べなくなってくると考えられます。それでも品物は作れるわけです。戸別・戸別を集荷する小口輸送というものもなくてはならないものと考えられます。その時は大型トラックばかりでなく、小口輸送というものが問題になってくるのかなという気がしますので、そのあたりをご検討いただけたら有り難いかなと思えます。せっかく作った青果物が運べない、持って行けないという状況が実際出ているので、そういったところも今後

検討していただけたらと考えています。

(鳥部委員)

スーパーとかコンビニは結構、ワンウェイで運行されているので、逆の発想で、その帰りに農家とか生産者とかが近くに集積し、それを青果市場へまとめて持ち込むという方法もあります。

ただ、一つの事業体では難しいですので、全体的な物流でとらえてしまえば、不可能ではないのかなという気がしています。帰り荷の効率化を図ることですから、鹿児島県全体の問題として、青果の方やスーパーの方や当然、物流事業者も入って進めていくと、よりよいものが出来るのではと思います。

また、手待ち時間が長いというデータは「食肉」関係のデータということで、「野菜」関係は時期的に違うということでご理解願います。

(小野座長)

28年度のパイロット事業についてですが、集団の選定について作業がまだ進んでおりませんので、事務局と私にご一任していただけますでしょうか。

(一同)

異議なし

「《参考》鹿児島県トラック輸送状況の実態調査補足説明」の補足説明
(事務局／トラック協会／森山常務理事)

11. 閉会挨拶

(九州運輸局 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、お集まり頂きまして、また、活発なご議論、貴重なご意見をいただきまして誠にありがとうございました。

振り返りますと、本協議会は本年度から発足したわけですが、8月の第1回協議会において、トラック業界の現状についてご説明をさせていただき、第2回が12月に開催され、荷主様のベストプラクティスをご紹介させていただいてご参考にいただきました。

今回は、アンケートの結果をご披露させていただきまして、パイロット事業のご紹介をさせていただいた訳でございます。今まで、定性的に鹿児島が一番厳しい状況に置かれているのではないかと思っていた訳でございますけれども、実際、目の当たりに数字で出てきますとなかなかインパクトがあって、鹿児島が置かれている特に厳しい状況が一段と鮮明になったのではないかと感じております。

パイロット事業につきましては、荷主と運送事業者がなかなか直接に話しにくい課題について、第三者である専門家が入って課題解決のために話をしてくれるというふうにご覧いただくと、非常に参入しやすくなるのかなと思っております。募集はオープンですので、是非パイロット事業に参加をしたいという応募をいただけたらと、願う次第でございます。

この協議会は平成30年度までの長丁場でございます。平成30年度に協議会が終わって全てが丸く解決するという問題ではないことは皆さんご承知のとおりでございます。パイロット事業の進行あるいは過程でもいろんなアイデアが出ましたら随時、この場に出していただき、解決に向けて皆さんで知恵を出し合っていきたいとその様に考えておりますので、来年度も是非よろしくお願ひします。

本日はお忙しい中、誠にありがとうございました。