

## 第2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27年11月26日（木） 14時00分～16時30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
松永 安市	長崎県商工会議所	専務理事
村里 光博	長崎県中小企業団体中央会	事務局次長
原田 庸一郎	三菱重工業（株）長崎造船所	所長代理
若松 宏二	長崎県漁業協同組合連合会	参事
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
田上 裕之	日本通運（株）長崎支店	業務課長
堀口 孝司	ヤマト運輸（株）長崎主管支店	安全推進課係長
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	
久保田 秀夫	国土交通省九州運輸局次長	
石田 勝利	国土交通省九州運輸局自動車交通部長	
藤江 英俊	国土交通省九州運輸局長崎運輸支局次長	

なお、内田委員（長崎県農業協同組合中央会 専務理事）、山口委員（全日本運輸産業労働組合連合会長崎県連合会）、宇戸委員（長崎県）は、所要のため欠席。

### 4. 議題

- (1) 第2回中央協議会に概要について
- (2) 事業者アンケートにおける長時間労働・労働時間短縮に対する意見等について
- (3) 荷主ヒアリングの結果概要について
- (4) 自動車運転者の労働時間等の改善に関する基準について
- (5) その他

## 5. 資料

- 資料1 第2回中央協議会の資料（抜粋）
- 資料2 事業者アンケートにおける長時間労働・労働時間短縮に対する意見等
- 資料3 荷主ヒアリングの結果概要
- 資料4 自動車運転者の労働時間等の改善に関する基準について
- 資料5 トラック運転者の労働時間等の改善基準のポイント

## 6. 議題1の説明（九州運輸局）

### 7. 議題1に関する意見・質問

特になし

## 8. 議題2の説明（九州運輸局）

### 9. 議題2に関する意見・質問

（川見委員）

旅客運送は人を運ぶもので、運賃も厳しく保護されているが、貨物運送は物を運ぶためにある程度採算がとれる運賃体系にしてもいいのではないか。

（塚本委員）

近年は、鮮魚、農産物が首都圏に需要が集中している。長崎は8割が長距離輸送であるがコストなどを考えると、長崎の長距離輸送は不可能に近い。積み込みの短縮や運賃をアップしてもらえないか。

（川見委員）

長距離が深刻な問題なのはわかる。だが、長距離や宅配など業態ごとに問題は違うため、業態ごとに改善していかないといけない。

（鈴木委員）

長時間労働については、3つのキーワードがある。①法令遵守②コスト管理③マネジ

メントである。この3つをそれぞれバランスよくやらないといけない。また、協議会で方向性を決めていく中で、総論賛成各論反対では困る。業界ごとに特化して優先順位をつけて改善していかないといけない。

(小野委員)

今回の事業者アンケートには、長崎、宮崎は入っていないのですね。

(事務局)

実態調査アンケートの中の、設問10（長時間、労働時間短縮に対する意見等）を抽出したもので、長崎、宮崎以外のトラック協会より報告を頂いた。

(小野委員)

アンケートについては、分野別にしっかりまとめられており、素晴らしい。配送ドライバーが積み卸しだけでなく、検品などをしないといけないのは問題。お金をもらっているが、おそらくもらっていないだろう。九州は長距離などで高い高速料金を払っている。現在、トラック事業者の運賃は自由になっており、下限運賃の設定をとという声もある。しかし、仮に下限運賃を設定した場合、今度は、下限運賃まで下げてもいいんだという事業者が出てきて、一気にそこまでさげしてしまう可能性もある。非常に判断が難しいところである。全ての問題は絡んでおり、解決には時間がかかるだろう。

(井石委員)

このアンケートの中で、一番多かったのはどの項目か。ドライバー不足などが新聞報道されているが、やはり、ドライバー不足が一番多かったのか。

(事務局)

実態調査の中で、設問10は自由に意見を書いていたもので、その部分を抽出する形になっている。その中で、この8つの項目が特に多かったというものである。

#### 10. 議題3の説明（九州運輸局）

#### 11. 議題3に関する質問・意見

住設メーカーについて

(川見委員)

パレットはいくらか規格があり異なっているが、規格を統一できないか働きかけている。

(鈴木委員)

トラブルが20万回に1回になったとあるが、すごい数字である。バーコードなどでしっかり管理して出したものなのか。

(事務局)

この配送においては、物流拠点は決まっており、厳密に管理したものではない。

(小野委員)

セブンイレブンでも検品を廃止している。昔は、マンパワーで運行管理を行っていたが、パソコンソフトには及ばない。ソフトを導入することは、納品時刻の正確性や生産性の向上に繋がる。今のアルゴリズムはすばらしいものである。

食品メーカーについて

(小野委員)

冷凍冷蔵については、一番待たされる事が多い。全国的に数珠つなぎになっているようだ。時間帯指定など改善策を考えないといけないが、これらはメーカーが指示するもので、メーカーとの協力があってできるものである。

スーパーマーケットについて

(小野委員)

中継輸送については、今までは大手の特積み事業者が多かったが、一般貨物とは珍しい。九州圏から阪神圏へ農産物や果実を輸送する場合において、パレット積みがされているのか、されていないのか。されていないのであれば、フォークリフトがないからなのかを確認したい。

(塚本委員)

行きにパレットを使っても、帰り便で使わない場合は邪魔になる。保管する場所もない。定期的に行くのであればいいが、市場卸はそうはいかない。

(鈴木委員)

農産物のパレット共有はなかなか難しい。効率が上がるのであれば、行政が中心となってパレタイズ化を進められないか。

(馬場委員)

数年前から、九州～関東の長距離輸送をしており、関西でスイッチしている。その際に、関東での時間がずれると、関西の人員が待つことになる。その結果、関西の人員が移動してスイッチすることになる。だが、そうするとパーキングがなくなってしまう。トラック

が停めるところに、一般車が停めてしまっている。トレーラを入れるところは少ない。

#### 改善事例まとめについて

(西辻委員)

長時間労働について、293時間という中でやっていくためには、今より2割労働時間を減らす必要がある。そうすると、2割お客を減らさないといけない。つまり、乗務員の給料が2割減ることになる。これは乗務員にとっては大変なことであり、乗務員もこのような事には敏感である。時間短縮は一気にできるものではないため、段階的にやっていかないといけない。事業者さんへ配送をお願いするときも、コンプライアンス的な話をするが、そんな厳しい事を言うなら他へ移るといようなことにもなってしまうため、思い切った言うことができない。自分たちとしては、3年などとは言ってられない。早急に時短出来るようにしなければならない。コンプライアンス違反については、行政もしっかりと対応してもらいたい。

(事務局)

国土交通省としては、そのような事業者さんの相談を受け付ける窓口を設置している。ただ、実際のところ、1件も相談はきていない。いろいろと言にくい部分はあるかもしれないが、是非とも、活用をしてほしい。

(鈴木委員)

相談窓口の実績がないという事だが、それはそちらのやり方にも問題があるのではないか？もちろん、われわれが相談しないのもそうなのだが、そこは、行政側とわれわれの歩みよりが必要なのではないかと考える。

(塚本会長)

法律はしっかり守らないといけない。しっかりやっていくにはどうしたらいいのか。荷主と運送事業者との協力が必要である。一致団結すること。そのためにトラック協会はある。協会としても、時短については、しっかりととらえていきたい。

(小野委員)

先ほど、3年間とはいってられないという発言があったが、私は、この3年間というものには別の観点があると思う。いろいろと改善すべきことはあると思うが、改善できるものからどんどん改善をしていけばいい。3年間で1つ改善するというわけでない。

#### 12. 議題4の説明(長崎労働局)

### 13. 議題4に関する質問・意見

(塚本委員)

休息时间について、乗務員がトラックの中で睡眠する。なぜなら、トラックステーションやドライブインでは仮眠出来るところが少ない。トラックの中での睡眠が、拘束時間から外すことはできないか。

(事務局)

トラックの中での睡眠が、休息なのか手待ち時間なのかわからない場合がある。今は、デジタコもあり、ある程度分かる部分もあるので、明確に休息なのか手待ちなのかを分けてもらう必要がある。

(小野委員)

長崎においては、現在の改善基準告示では関東方面の長距離は無理と言い切るのはどうかと思う。そこをどうすればいいのかを考えていかなければならない。

(事務局)

労働時間を監督する立場として、このように書かざるを得なかった。ただ、実際問題として関東方面については、拘束時間をオーバーしてしまうということを理解してもらう必要があると考えたため、このような形で書いたものである。