

第6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29年7月27日(木) 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
内田 勇	長崎県農業協同組合中央会 専務理事
川見 義昭	株式会社エレナ 総務部長
後藤 文雄	日本通運株式会社長崎支店 支店長
出口 義男	ヤマト運輸株式会社長崎主管支店 安全推進課長
原 寛	タカラ長運株式会社 取締役 物流事業部長
井石 八千代	株式会社井石 代表取締役
佐藤 正文	長崎雲仙運輸株式会社 代表取締役
徳久 豊	幸運トラック株式会社 常務取締役
西辻 松好	株式会社ミラージュ 代表取締役
塚本 政治	公益社団法人長崎県トラック協会 会長
森永 正二	長崎県 主任主事
熊谷 一彦	厚生労働省長崎労働局 労働基準部長
岩本 泉	国土交通省九州運輸局 次長
田上 一実	国土交通省九州運輸局長崎運輸支局 次長
田宮 一昭	株式会社運輸・物流研究室 客員コンサルタント (オブザーバー)
甲斐 広長	九州農政局 食品企業課長 (オブザーバー)

なお、松永委員(長崎県商工会議所連合会)

安部委員(三菱重工業株式会社 長崎造船所)

州崎委員(長崎県漁業協同組合連合会)

五反田委員(日本ハム株式会社諫早プラント)

は、所用のため欠席。

4. 議題

- (1) トラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取組について
- (2) 平成29年度パイロット事業について
- (3) 働き方改革について
- (4) 農林水産省の補助制度の紹介
- (5) その他

5. 資料

議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図

資料1 第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会の概要

資料2 長崎県地方協議会におけるパイロット事業 平成29年実施計画

資料3 「働き方改革実行計画」について

資料4 農林水産省の支援事業

参考資料1 平成28年度パイロット事業概要版【九州管内】

参考資料2 平成29年度パイロット事業実施計画【九州管内】

参考資料3 職場意識改善助成金

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）6月21日官邸で開催の生産性向上国民運送推進協議会（長崎県パイロット事業）についての説明。

（西辻委員）秋に、約款改正予定とのことだが、紙だけでは説得力不足。適正運賃を取っていく中で、我々だけでは、荷主に対して説得できない。行政から今まで以上に、何らかの支援が得られないだろうか。

（小野委員）約款改正は、内容別に価格付けをということ。価格付けをすることで、待ち時間を減らそうと言う荷主へのインセンティブにもつながる。行政で原価計算のテキストを作成しており、その活用等のセミナーを全国で行っております。その中で、事業者との協力できる体制を作っている。

（事務局）補足。九州でも9月以降、各県でセミナーを実施予定としています。セミナー等を通じ、事業者・荷主への普及を行う予定としています。

8. 議題2の説明（九州運輸局、株式会社 運輸・物流研究室田宮氏）

9. 議題2に関する意見・質問

（塚本委員）島原半島の馬鈴薯の出荷が活発に行われているが、7～8年前は、愛知の輸送

であったが、現在は、首都圏までとなっている。ドライバー不足の今、首都圏までの輸送をどう行うかは深刻な課題。ツーマンで行けばよいが、簡単ではない。改善基準告示に収めなければならないが、どうしたらよいか知恵を借りたい。

(小野委員) 三年前に、九ト協で長距離の運行実態調査したところ、労働時間などの問題で、農産物を東京運ぶ場合が一番厳しくて、葉物が翌々日の競りであるため、運転時間・拘束時間も駄目だった。帰り荷の欲しいとなると、144時間、6日間の運行に収まらないので実態は7日～9日運行が多い。という144時間に収まらないという結果が出ている。対応としてはリレー輸送(途中でドライバー交代)、シェイクハンド輸送(トラックチェンジ)など今年度の実験でも出てくると思う。長崎におけるパイロットも11月収穫期を迎える馬鈴薯輸送を対象としているが、大阪までで実証実験を行うこととしています。

’(西辻委員) 基本的に、東京までの青果輸送は、簡単にリレー輸送はできないので、輸送依頼を辞退しないとイケないということでしょうか。青果に限って言うと、長崎～関東は144時間がクリアできないから辞退しかないと聞こえる。リレー輸送の理屈は解るが、リレー輸送を作るのは難しい。

(小野委員) リレーはパートナーの問題や、営業所の要件などもある。自社でも難しいし、他社との連携による場合も難しい。そのほかにも大阪南港までフェリーを使うという方法などもある。大分では静岡までのRORO船ができ、それを利用して関東までの実験することになっている。各地でいろいろな実験を行うことになっています。本年度50件実証の中にも長距離のものもたくさんありますので参考とされては如何でしょうか。

10. 議題3の説明(長崎労働局)

11. 議題3に関する質問・意見

なし。(小野委員より補足有り)

12. 議題4の説明(九州農政局)

13 議題4に関する質問・意見

(塚本委員) ミカンの輸送について、各産地があるが、品質は変わらないが、物流コストに差がある。荷主への負担は難しいところ。競争力保持のためには高速に乗らないとイケないが、高速道路料金値下げに関しては協会と行政にも協力を頂きたい。

(局次長) 首都圏への輸送に関しては、モーダルシフトの提案がいろいろあり、九州の各フェリーに関して輸送能力を高めているところ。具体的事例について個別の

課題に対応することになるので、運輸局に相談頂きたい。本日説明のあった農政局の事業への展開を含め解決策を検討して参りたい。

(農政局) 国の補助事業は、公募制で7月に終わっていると聞いている。追加募集があるかは分からないが、本年度のパイロット事業は、案件としては可能性あるが、要件としての協議会での取組が必要となります。

14. その他

(長崎労働局) 助成金に関する説明

(九州運輸局) 議事録と次回の協議会についての説明

(宮原座長) 以上ですべての事案を終了したい。

(長崎労働局) 閉会の挨拶