

トラック輸送における取引環境・労働時間改善 宮崎県協議会 議事概要

- 1, 日 時 平成29年8月28日(火)
13時30分～
- 2, 場 所 宮崎運輸支局 2階会議室
- 3, 出席者 委員 15名(海老原委員欠席、出席者名簿のとおり)
オブザーバー(九州農政局1名)
事務局 労働局1名、運輸局1名、運輸支局2名、県ト協3名

4, 議事概要

事務局より協議会開催を宣言し、座長議事進行交代までの間、進行役を務める事を報告。

配布資料確認後、委員紹介については人事異動により変更となった委員(ホワイトファーム(株)治田課長代理、宮崎労働局吉田局長、九州運輸局加賀局長、宮崎運輸支局宇都宮支局長)について紹介

オブザーバーとして九州農政局甲斐食品企業課長を紹介。

本年度パイロット事業実施計画説明の為日通総合研究所金澤氏出席。

○九州運輸局加賀局長あいさつ

トラック輸送は日本経済と国民の暮らしを支える極めて重要な役割を担う動脈を流れる血液ともいえる存在と考えております。平成24年から2年間本省の自動車局貨物課に勤務していましたが、当時トラック業界の長時間労働、ドライバー不足等が大きな問題となっており、効率化、生産性向上に取り組んでまいりましたが、今なおその厳しさというのが変わるものでなくなお一層厳しいものになっているのではないかと思います。九州においては鮮度が極めて大切である農水産物が輸送の中心となっていること、首都圏や関西圏などの消費地から遠隔地にありながら、速達性が求められることなどから、それらにこたえつつ長時間労働を改善する事が大変重要なことであり、皆様方のご苦勞であろうと認識しております。本年3月には働き方改革の一環としてトラック運送業に係る時間外労働の上限規制の適用除外が見直されるということが決定しており、法制化が目指されているところであります。働き方改革、労働環境の改善なくては今後運転者の確保もままならず、ひいては物流が機能しなくなるという大きな認識に立ち、長時間労働等是正の為の環境整備をすすめ見直しを実効性あるものにしていかなければならないと問題意識を持っております。先般、新しい総合物流政策大綱が閣議決定されております。その過程においてこれからの物流が社会インフラとしての機能を十分発揮するため様々な議論がなされたと聞いております。トラック

事業者のみならず、荷主、消費者の方の理解、協力を頂きながら取り組みを行って行く事が大変重要であります。

宮崎県は昨年度はパイロット事業として青果物輸送について予冷庫を利用した積み込み・乗船を集荷翌日に行う等々、積み込み時間、積み込み量を事前に確定できるよう、合わせて鮮度を保持し、待機時間の削減、フェリーの乗り遅れリスクの低減、輸送効率の向上等の効果を出したと伺っております。今年度パイロット事業を継続して着荷主側の待ち時間の削減等、残された課題を検証・解消していくと聞いております。今後実証実験についてガイドライン策定等に反映をして普及に邁進していくことと聞いております。

制度面では標準運送約款が8月4日に改正されました。積み込みや取り卸しの対価、付帯業務の内容というのがこれまでともするとあいまいに取り扱われていた、というきらいがありますが、実際に発生している各種作業というものを約款上明確にし、運賃と別に適切に収受するという形の制度を約款に書き加えております。また、7月1日には貨物運送事業安全規則の一部が改正になり、荷主都合による30分以上の荷待ち時間を乗務記録の記載対象とする事となりました。これは荷待ち時間の実態を把握する事、荷主に勧告や要請を行う判断材料として重要な省令の改正でありご協力方お願いします。国土交通省では関係省庁と連携をしながら政府全体としてトラック運送業、物流の生産性の向上が図られるように取り組んでいくところであります。どうぞ皆様積極的なご議論をいただきます事をお願いしてあいさつとさせていただきます。

事務局：それでは、これからの議事進行は白石教授にお願いしたいと思っております。よろしくお願ひいたします。

白石委員：この協議会も3年目に入り、第6回目を迎えました。1年目はトラック事業の現状把握、2年目はパイロット事業1年目ということで実証実験を行い、本年は2回目のパイロット事業、第二段階に入りまして、これを受けてガイドラインの策定に今後進むこととなっている。これは各関係者全体が協力していかないと労働条件の改善は難しい。忌憚のないご意見を頂いて良い成果が上がるようご協力お願いします。

白石座長：それでは早速議事に入りたいと思っております。

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り組みについて」、事務局から報告をお願いします。

事務局：資料1に添って説明。

白石座長：ありがとうございました。

ただ今の説明にご意見・ご質問のある方はいらっしゃいますか。

伊藤委員：荷主勧告の件ですが、着荷主も勧告の対象となるという事か。

事務局：荷主都合の主体的な関与という形があるので、着荷主側の個別の都合でペナルティが常時かかっているなど、そういったことがあるかどうかにもよる。単純に着荷主の場所で伸びたという事だけでは該当しないと思われる。ならないと思うが、荷主側の都合の判断はケースバイケースになるとと思われる。

白石座長：他に何かありませんか。先ほどパイロット事業の成果の中で長崎～宮崎のパン輸送のケースが上がっていたが、高速道路利用により2時間ほどの時間短縮が可能となったと報告があった。ポイントは荷主側で高速料金負担する事によって高速利用が可能になったということがあった。やはり改善については荷主との協力、その際にたとえば交渉をする際に約款の中に具体的な数値を盛り込むという動きがあったが、やはりそういった具体的な資料をもった交渉が必要となると思われる。

事務局：生産性向上国民運動推進協議会について小野委員に説明お願いしたい。

小野委員：生産性向上国民運動推進協議会について説明

労働生産性の上がりにくいサービス業の生産性向上のため別途立ち上がっていたが、今年から3年度目に入ったので、結果を発表していこうということで名前を変えてスタートした。6月21日の第2回目の会議でトラック運送業のパイロット事業（山梨県、長崎県）の事例を発表してきた。安倍総理からもトラック運送事業の労働時間改善については荷主協力の重要性をお話し頂き、まさにこのような取り組みが必要であると感じた。

白石座長：他に何かありませんか。

伊藤委員：長崎のパイロット事業については現在も継続して実施されているのか。

小野委員：実験は1月末に行ったが、4月の運賃改定でコスト増加分は荷主が負担するという契約を行っている。業務の改善自体はトラック事業者の方であり、実際の価格コストの増コスト分は転化できるというかたちをとっている。

伊藤委員：全国的に見て実証実験を行ってそれを生かして現在も輸送されているケースはどれだけあるのか。

小野委員：全国の事例については把握していないが、すべての実証実験について成功している訳では無い。

白石座長：それでは次の議題に移ります。

議題の2、「平成29年度パイロット事業について」に移ります。
事務局から説明をお願いします。

事務局：本年度のパイロット事業については、本日同席頂いている(株)日通総合研究所、
金澤様から説明をお願いしたい。

【日通総研：資料2に沿って説明。】

白石座長：ありがとうございました。只今の説明にご意見・ご質問のある方はいらっしゃいますか。

黒木委員：宮崎県のことですが、平成28年度と平成29年度で同じ実施団体で改善の
観点を変える事となっているが、平成29年度は着荷を中心という事になると改善
の対象はそちらにシフトしていくということか。

日通総研：具体的にどういった方策を行っていくかという事に関してはこれから問題点
がどこにあるか等の実情を把握してからという事になるが、当然着側に軸足を置
く事になった場合は何かひとつやれば改善できるという話ではなく、着側にでき
ること、発側にできること、運送事業者にできること、それぞれ総合的に考えな
がら検討していく方向になるかと思う。

白石座長：他に何かありませんか。

小野委員：宮崎は昨年度の実証実験の結果、全線トラック輸送を避ける為4日目販売の
有効性があげられていたが、午後から積込み開始だと当日のフェリーに乗り遅れ
る場合があるので、全線トラック輸送になるケースがあるので予冷庫を使う。そ
ういうことで、全線高速だと改善基準告示が遵守できない、そういった結果、こ
の実証実験結果をうけて今年発側荷主の改善は実施されているのか、その結果全
線高速を使う等改善基準違反のリスクが無くなったのか、お聞きしたい。

伊藤委員：後ほど話があると思うが、まさしく今パイロット事業をふまえて改善を行っ
ているところである。フェリーのキャパの問題もあるので、すべてが船に乗れる
かは別として取り組んでいるところである。

小野委員：全線トラック輸送は大幅に減っているということか

伊藤委員：現在はまだ実証実験の結果を踏まえそれに向かって実現しようとしている段
階

白石座長：日通総研さんからは何か補足はありませんか。

日通総研：第1回目の検討会でも話し合いがされているが、その内容が今回のパイロット事業を進めていく上で参考に出来るものであったり、それと複合的に取り組むべき内容であれば総合的に加味しながら進める形になろうかと思う。

白石座長：他に何かありませんか。

加賀局長：一般論としてパイロット事業は色々なバリエーションがあって、モデルシフトの推進や、関係者の方々が知恵を出し合って知恵の積み重ねで結果を出し合っていくことだと思う。前年度知恵を出し合って取り組んで来た事を今年度更にグレードを上げるという事は大変良いプロジェクトだと思う。それが根付くよう、広がるようにということで、例えば交渉の過程であったりこのような知恵が出てきて採用された、現場がこのような苦労をしたであったり、次の人が真似しやすいように関係者の方々に備忘録を作っておいていただければ大変素晴らしいプロジェクトになると思いますので、よろしくをお願いします。

牧田委員：8月9日に運送事業者、県、労働局、運輸支局、荷主（経済連）が集まり会合を行った。現状は、前日に仮オーダー、翌日午後から確定のオーダーがくる。それにともなって積み込みが夕方になる。それから出発すると間に合うフェリーが少ない。どうしても大阪までは改善基準を守りながら陸送できるが、どうしても関東となると九州からフェリーを使って時間をつくらないことには、どうしても輸送ができないという環境にある。こういうことを説明し、前日までに出荷データをいただいて朝一番に荷物を伝票をいただきたい。関東と中部方面までは朝一番で荷物と伝票をいただいてそして午前中に積み上げることで九州で乗れる船がだいぶ増える。こうした事から、出荷体制の環境改善の提案を行っている。今年10月～11月の出荷に合わせて変えて頂くよう協議を行っている。野菜の出荷体制が改善できれば他の輸送品物についても良い環境が出来るのではないかと考えている。

白石座長：他に何かありませんか。それでは次の議題に参ります。

議題3の「働き方改革の推進について」事務局から説明をお願いします。

事務局：資料3について説明。

白石座長：ありがとうございました。只今の説明にご意見・ご質問のある方はいらっしゃいますか。

小野委員：時間外労働についてトラック運送事業は拘束時間という概念が基本。現在の拘束時間293時間について換算して上限時間720時間だとすると月間約40時間の時間外労働短縮となる。現状では非常に厳しい数字であるが、激変緩和措

置として5年後に960時間となるが、月間20時間の拘束時間の時短となる。それが運送業界としてどのような感触をお持ちなのかお伺いしたい。また、ドライバー求人難の中、激変緩和措置として273時間のままで良いのか、求職者から見ると他産業より労働時間の長い運転手職の業種をどのようにお考えなのか業界の方にお伺いしたい。

本田委員：293時間以内で行ける運行は日帰りか、良くて1泊2日の乗務員が何とかクリア出来るかという程度である。長距離運行を行っている事業者であれば往復フェリー利用であればクリアできると思う。現状長距離輸送であれば不可能に近い数字で、それが今後労働時間短縮になれば運べないという状況になる。

高石委員：正直に現状を考えると仕事は出来ないなというのが感触である。今の我々を取り巻く環境は、従来続いている荷主との関係においてがらっと変わらない限りは人を多く採用したくても採用できないし、今の運賃が上がれば荷主が仕事が出来ない。そういった事を毎月の時間外の数字を見て色々やってきているが、改めて小野先生から具体的に数字が出てくると途方もない数字だというのが正直な感想である。

牧田委員：労働時間が短くなれば我々運送事業者が困るのではなく、宮崎の経済、南九州の経済が成り立たなくなることになる。ドライバーの労働条件等みんなで改善していかなければ、東京等消費地に行きにくくなり、日本経済の地図が変わってくる事になる。労働条件の改善がどうしても必要であり、安全対策を守りながらどうやっていくかという事と、運送会社だけでは改善は困難であり、今の改善基準を守る為に皆様方のお知恵を拝借したい。

白石座長：ありがとうございました。他にご意見ございませんか。

加賀局長：今の話について、小野先生ご指摘のような働き方改革実行計画の自動車の特別な書きぶりというのはちょっと一般の方からみれば違和感を感じるだろうとは思う。ただ、会長からお話しがあったように実証実験なんかでうまくいって2時間、3時間以内でうまくいっているのはかなり荷役の話で良い結果が出ているのではないかと。荷主でも関係者の間で協議の枠組みを作ったり、社内等で勉強をしていただいているとか物流関係者と議論を闘わせる機会があれば是非ご教示賜りたい。

治田委員：荷主と運送会社間では問題があれば話はさせて頂いている。その中でも乗務員不足や手待ち時間の問題等についても対価で解消できればいいと思うが、我々も着荷主にそれを転嫁していかなければならないという事でなかなか進まない。

廣瀬委員：JAも手待ち時間短縮の為の出発時間の早出荷ということは各選果場努めて

いるが、選果場も人手不足の為パートさんが集まらず、数量が増える春先には処理量を超える数量が出荷され、人手不足で荷造り作業に支障が生じると出発時間が遅れるという悪循環をきたしているところがあるため、県下13JAの選果場の再編を行い必要などころで必要な人材を確保していく計画である。それと牧田会長から説明があったとおり、物流が今大変ということもありますので、既存施設を有効活用しながら4日目販売を部分的にやっという改善案で協議している。できることを今やりながら将来に向かっての大きな成果を進めていきたいと考えている。

白石座長：荷主の立場から意見等ご報告いただきましたが、宮崎だけでも色々な荷主の方がいらっしゃる。そのあたりまで問題意識を共有していただくことが改善につながる必須の条件かと考えます。

他に何かありませんか。それでは次の議題に参ります。

議題4の「農林水産省の補助制度の紹介」について事務局から説明をお願いします。

【九州農政局甲斐食品企業課長より資料説明。】

白石座長：ありがとうございました。只今の説明についてご意見ございませんか。

本日の議題については協議が一通り終わりましたが、全体を通して何かご意見等あればお願い致します。

白石座長：議題5の「その他」についてですが、事務局から説明をお願いします。

事務局：本日の協議会の議事録につきましては、事務局にて作成のうえ委員の皆様にご確認頂き、九州運輸局のホームページにて公表させて頂く予定となっております。また、九州各県の第5回までの協議会の資料、議事録につきましても九州運輸局のホームページにアップされておりますので、お知らせいたします。また、次回開催日程等は、1ヶ月前にはご連絡させて頂きますのでよろしくお願い致します。

白石座長：議題も全て協議が終わりましたので、これをもちまして本日の議事は終了したいと思います。

本日委員の皆様から頂戴しましたご意見は、次回協議会における検討課題に反映して頂きますよう事務局にお願いします。

事務局：白石先生、ありがとうございました。

事務局：最後に本協議会の閉会に当たり宮崎労働局岡本労働基準部長よりご挨拶申し上げます。

○岡本労働基準部長あいさつ

各委員の皆様方にはご多忙のところ熱心なご議論を頂きありがとうございました。本日の協議会の議題でもあるパイロット事業につきましては昨年度から関係各位のご協力を頂き、パイロット事業が無事実施されており、また今年度も引き続きご苦勞頂いております事を厚くお礼申し上げます。当協議会を含めましてトラック協会の会長様からは青果物の首都圏への配送について様々な点から改善についてご検討頂いているということをいただきました。安全、安心、運転手の方々の雇用、労働条件改善の為の取り組みが今後進みます事を期待すると共に、運輸支局と連携してそういった取り組みに対して出来る限りの協力していきたいと思っております。

今の状況は自動車運転者は改善基準告示という形で労働時間、残業時間の規制の仕方をしております。ひいては運転手の方にご負担を頂いて首都圏への配送業務が作られているという状況でございます。厳しい雇用条件の中でこのような状況が生まれているという事であり、ここを改善していかないと生産性が上がっても、せっかく作ったものが運べない状況に陥り、ひいては日本経済の発展にも悪影響が出てくるという事になるのだと思います。そのような状況を政府、行政も認識していたところではありますが、社会的な重要課題として今こういった取り組みが進められているところであり、このピンチをチャンスに変えて行くような形で行政も取り組んでいかなければならないと考えているところでもあります。本日は荷主をはじめ経済団体の方々もご出席頂いており、いつも労働行政、お願いばかりしているところであるが、この問題こそ荷主様、経済団体の皆様のご理解頂いて運送業界、特にドライバーの皆さんの厳しい雇用環境を踏まえた上での発注条件等そういったところに関与していただかなければならないのではないかと考えております。

本日は、長時間の議論、誠にありがとうございました。