

第6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29年8月1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 専務理事
出原 照彦	鹿児島県経済農業協同組合連合会 常務理事
大山 康成	鹿児島青果（株）代表取締役社長
恒岡 良文	本坊酒造（株）管理本部 副本部長
石原 秀樹	中越パルプ工業（株）川内工場 工場次長兼事務部長
中村 宇宙	ヤマエ久野（株）鹿児島支店 共配課長
中村 利秋	（公社）鹿児島県トラック協会 会長
安東 一眞	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 部長
鳥部 敏雄	セイコー運輸（株）代表取締役
黒木 一正	富士運送（株）代表取締役
芳田 明	（株）ユタカ産業 代表取締役
池田 耕造 （行政側）	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
吉野 英信	厚生労働省鹿児島労働局 労働基準部長
坂本 正弘	国土交通省九州運輸局 自動車交通部 次長
桑島 隆一	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 次長

4. 議 題

- (1) トラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取組みについて
- (2) 平成29年度パイロット事業について
- (3) 厚生労働省の支援事業について
- (4) 農林水産省の支援事業について
- (5) その他

5. 資 料

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	平成29年度パイロット事業実施計画書
資料3	厚生労働省の支援事業
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	パンフレット／荷待ち時間等の記録義務付け

6. 開会挨拶

(坂本自動車交通部次長)

九州運輸局自動車交通部次長の坂本でございます。

皆様、本日は大変お忙しい中、本協議会へお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

また、日頃より運輸行政につきまして、皆様方からご理解とご協力いただいておりますことに対しまして、この場をお借りしてお礼申し上げます。

さて、トラック輸送は、日本経済の物流を担う、我々の体で例えれば、動脈を流れる血液とも言える重要な存在であります。

その一方で、適正運賃の収受が難しく、運送以外の荷待ちなどの負担も強いられているといった現状がございます。このような長時間労働、低賃金が、ドライバー不足の大きな原因となっているところ です。

3月末に決定されました「働き方改革実行計画」において、トラック運送業等自動車運転業務の時間外労働の上限規制の適用除外が、猶予期間を経て見直されることとなりました。この見直しを実効性のあるものとし、長時間労働を是正していくためには、業界内の取組のみならず、荷主のご理解、ご協力も得て、関係者が一丸となって取引環境の改善、生産性の向上や人材の確保などを進めていく必要があります。

この協議会は、そのための協議の場として設置されたもので、昨年度から荷主と協調して労働環境の改善のための「パイロット事業」に取り組んで参りました。今年度も引き続き「パイロット事業」を行い、全国のパイロット事業の成功事例等を取りまとめ、取引環境・労働時間改善のガイドラインの策定・普及に向けた議論につなげていくこととなっています。

このような「パイロット事業」の取組と並行しまして、運賃・料金の適正化については、学識経験者、行政、荷主、トラック運送業の方々による「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」が昨年7月に設置され、協議が行われてきました。本年4月の検討会では、運送以外のコストを適切に収受するための方策を検討し、積込み・取卸しの対価を運賃に含めず別立ての料金として明確化することとなり、この秋に、標準運送約款の改正を予定しているところです。運賃・料金の適正化については、これに加え今後も、引き続き議論されていく予定となっております。

国土交通省では、関係省庁と連携しながら、政府全体として、トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に取り組んでおりますが、この取組を成功に導くためには、荷主と事業者が向き合い、互いに議論・検討していただく事が重要であります。

本日の会合を、そのための定期的な場としてご利用いただき、課題となっている取引環境・長労働時間の改善に向けての活発な議論をお願いしたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

(小野座長)

こんにちは。流通経済大学の小野と申します。今年度もよろしくお願ひいたします。

この協議会も今年度で既に3年度目になりました。平成27年度に調査を行い、昨年度は、新しくパイロット事業が全国に展開されています。鹿児島においてもそうです。今年もパイロット事業を続けます。全国で実施しますので、およそ100の事例が2年間で成果として上がってきます。これにつきましては、資料に九州の事例が「参考資料」として後に載っておりますが、九州の事例だけでなく、全国の事例が見られます。トラック運送事業者全体で6万3千者くらいありますが、基本的にはトラック運送事業者は同じことをやっているところはほとんどありません。この事例の中には、たくさんのヒントがあるので、そういったものを参考に自社の中でも改善に取り組み、ちゃんと成果を出してこないといけないという時期になってきた。来年度も続いていくというような成果を出したいと考えています。

国においても会議体の他に、資料の最後に参考資料としてペーパーがついています。これをちょっと解説したいと思います。タイトルが「生産性向上国民運動推進協議会」と書いてあります。このように国民運動として生産性を上げていこうじゃないかというようなものがこの協議会と同じく、平成27年から立ち上がっています。どういう業界を対象としていたかということ、基本的にはサービス業はなかなか生産性が上がらない業界ということで、小売業・飲食業・宿泊業・介護、それからトラック運送業と5つを指定して生産性を上げる取組を検討してきたということがあります。そして、そちらの協議会とこちらの協議会をたまたま一緒に動かしてきたというのが実際でございますけれども、今年からさらに、「生産性向上協議会」が「生産性向上国民運動推進協議会」と名前を変えて動き出したということがございます。今年の5月24日に第1回目で小売業と飲食業を、6月21日に第2回目ということでトラック運送業・介護・宿泊業で、既に先行してうまくいっている事例を発表していこうじゃないかというところに来ており、トラック運送業についても、去年から「パイロット事業」が進んでおりますので、その中から2つの事例を選んでプレゼンを行ってきました。山梨県の事例と長崎県の事例、この2つが選ばれて発表されたわけです。たまたま、この2つの事例に私が関係しておりましたので、代表してこの会議の中で紹介してきました。関係者が出席する中で、トラック業界がしっかりとこれに取り組んでいる姿勢を見せてやっていこうじゃないかと進んできました。

資料裏面をご覧くださいますと、その後に総理からお言葉をいただいております、「今日の報告でも、山梨県の早川運輸は荷主の協力の下、なんと44%の労働生産性向上に成功されました。これに伴い、ドライバーの1日の拘束時間は、5時間30分も削減されたわけであります。すばらしい成果だと思います。協力いただいた荷主の皆さんにも感謝したいと思いますし、こうした成果を上げるには、荷主の皆さんのご協力が必要不可欠であります。今日は荷主の経団連の榊原会長から、経済界として、積極的に協力していただけるとの力強い表明もございました。」とあります。総理自ら、まさに荷主とトラック運送業者が一緒になって取り組んでいかないと改善の目処が立たない、荷主の協力が必要不可欠といったお言葉をいただいております。今のトップ自らこういったことをやっていかなければならないといったところに来ているわけでございます。鹿児島県の協議会においても、こういったことを頭に入れつつ、しっかりとした意見を出していただきたいし、さらに、具体的に動くような対策やアイデアを是非とも出していただきたいといったことを申し上げまして、挨拶に代えさせていただきます。

7. 資料説明

「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）の説明
(九州運輸局 大迫課長)

(黒木委員)

富士運送の黒木と申します。今ご説明いただいた中で、15ページ以降の「取引条件改善に向けた取組」について記載されておりますが、今後の予定も含めて、質問というよりはお願いになるかもしれませんが、申し上げたいと思います。

冒頭に坂本次長からも話がありましたように、今年3月の「働き方改革実現会議」において、「働き方改革実行計画」が策定され、時間外労働について、罰則付きの上限規制が導入されることになった、自動車の運転業務についても、改正法施行後の5年後には月80時間以内、年960時間の上限規制を適用することになったと聞いております。

こういったこともあって、トラック運送事業の長時間労働是正に向けた環境整備を図るため、その一環として、先程も説明がありましたとおり、7月1日から「荷主都合による荷待ち時間の記録義務付けの輸送安全規則の改正」、「発動基準及び判断基準の明確化等新たな荷主勧告制度の運用」、「下請法の運用基準の改正」、また、適正な運賃・料金収受に向けた方策として、今後予定されている「標準貨物自動車運送約款の改正」、「書面化推進ガイドラインの改正」、先程10月施

行予定ということでしたけれども、これらについて、「働き方改革実行計画」の内容も併せて、我々運送事業者へもしっかり周知する必要があると考えておりますので、国土交通省、厚生労働省など関係省庁が連携していただいて、改正内容について、まず、運送事業者への周知を図る機会を設けていただきたいというお願いでございます。協議会に出ている我々は、こうした説明を聞いておりますが、やはり、運送業界全体にも周知徹底したうえで臨んでいかないとはいけないと考えております。

それと併せて、広く荷主様に対しても、改正内容等を説明する場を設けていただけないものだろうかと考えております。そのへんのことについて、どういったお考えで今後進めていくのかを是非お聞きしたいと思います。

(久保田首席運輸企画専門官)

鹿児島運輸支局の久保田でございます。

まず、運送事業者様に対する周知機会でございますが、今年度の「生産性向上セミナー」をご紹介させていただきます。

昨年度は、本省主催の「生産性向上セミナー」を、全国9箇所において、トラック運送事業者様、荷主企業様にご参集いただき、開催したところでございます。

今年度は、全ト協及び各県トラック協会が主催、本省をはじめ、私どもは共催という形で、トラック運送事業者様を対象に、各県において、昨年同様のセミナーを開催予定でございます。

九州管内におきましては、6月23日に大分県で開催済み、9月6日に福岡県で、10月19日に長崎県で、11月7日に熊本県で、11月28日には佐賀県で開催予定と聞いているところでございます。

全ト協が作成しました「生産性向上セミナー」の「開催要領」に基づくその内容に関しましては、「適正な取引条件への改善」に関する内容を本省・本局・支局の職員が、「生産性向上方策」に関する内容を「野村総研」の担当者が、「中継輸送」に関する内容を「富士通総研」の担当者が説明する内容になってございます。

当県におきましては、「中継輸送」に関する内容を、別立てとして、「中継輸送に関する先進事例フォーラム」を11月中旬に開催する予定でございます。

また、「適正な取引条件への改善」と「生産性向上方策」に関する内容の「生産性向上セミナー」を来年1月から2月に開催すべく、本省をはじめ、関係機関と調整中でございます。このセミナーにおきましては、運賃と料金を明確化する「標準貨物自動車運送約款」の改正が、先程説明のあったとおり、10月に施行予定であることから、それに伴いまして「書面化推進ガイドライン」及び「下請け・荷主適正取引ガイドライン」の改正内容も含めて、周知徹底を図りたいと考えているところでございます。

次に、荷主様に対する周知機会でございますが、現段階におきましては、運送事業者様に対するその他の周知機会とともに、当県独自の具体的な機会を設定できておりません。

ただ、6月29日に開催されました「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁会議」におきましては、政府としての「働き方改革行動計画」を策定・実施するにあたり、「今月中、8月中を目途に、今年度と来年度に取り組む施策などを盛り込んだ「当面の対応方針」を取りまとめ、できるだけ速やかに策定・公表する。」とされていることから、荷主様に対する周知方法等につきましても、本省を通じて、関係省庁横断的な指示等があるものと考えているところでございます。

また、既に、7月1日から実施されております「荷主都合による荷待ち時間の記録義務付け」及び「新たな荷主勧告制度の運用」につきましても、当然のことではあります。トラック協会の適正化事業実施機関による巡回指導並びに私ども支局のトラック事業者監査時においては、パンフレットとともに、「荷待ち時間記録票」の様式、「記載例」を併せて持参し、周知を図っているところでございますし、トラック協会におかれましては、部会、支部定例会、陸災防の研修会等を通じて、周知を図っているところでございます。

(芳田委員)

ユタカ産業の芳田です。私どもが一番気になりますのが、21ページの「適正な運賃・料金収受に向けた方策」についてでございます。運賃の範囲を明確にするために通達を發出していただける、そして、「標準貨物自動車運送約款」、「トラック運送業における書面化推進ガイドラインの改正」が予定されています。我々実運送事業者にとっては、この運賃というところは一番大事なところではないかと考えており、これが過積載や拘束時間の問題など、いろいろなところに影響を与えていると考えております。こうした取組により、どれだけの効果が出るとお考えか、教えていただけると幸いです。

(大迫課長)

ここにつきましては、正直、「別建て」にしたからといって、今すぐに運賃に跳ね返るとは考えておりませんが、まず、いろいろなものを一括して「運賃」としてやっているものを、ちゃんと作業に合わせて「運賃」と「料金」に分けて、「これだけかかっているんですよ。ただはできないんですよ。」、というところをお示しいただきたい。そして、荷主交渉、運送契約をするときの材料としたり、荷主とお話するきっかけになると考えております。先程ご説明しましたアンケートの中でも、運送事業者から「別建て」にすると絶対に効果がある。」という回答がありました。まず、そのことを考えていただくと。そして、これがすぐに運賃に跳ね返るかどうかは、現状、宅配業者も運賃値上げを表明しておりますので、そういう流れの中で、中小事業者を含めた各事業者が話を持ち出すきっかけにはなると考えております。粘り強く交渉していただくということが必要であり、運送業界全体、荷主様への周知を含め、それと相まって効果が出てくるのではないかと考えております。

(小野座長)

確かに従来は、荷主の先へ行って、貨物を場内で横持ちし、積み込んで、トラックで運んで、お客さんの先で卸して、あるいは、格納して、検品をして、それが全て「運賃」でした。

運賃に「込み」ということはありますが、実はそれは「無償」とも考えられますが、それはしっかり分けなければいけないという考え方だろうと思います。

最近、よく「ABC」という言葉が言われます。「アクティビティ・ベースト・コスト・コスト」ということで、活動内容別にコストをしっかりと把握していこうじゃないかというのが管理会計上の話で、物流以外にもありますが、荷主から見たら輸送もただの一分野であると、物流全体で見るとこのように分けることができる、そして、全体を行わないと物流としては完結しない、ただ、輸送はその一部分で、そこをしっかりと見てもらって、価格の多寡は別にして、それぞれにしっかりプライシングしていただきたいということだと思えます。言い換えれば、「アクティビティ・ベースト・プライシング」ということで、そういったところをしっかりとやれば、この部分は費用がかかっている、この部分は高くなっているというように荷主も管理会計上見ていけるので、削減の努力も生まれてくるだろうと思います。是非ともこういった形で変えていただくのはいいことだろうと思います。

(鳥部委員)

セイコー運輸の鳥部でございます。先程久保田さんからいろいろと説明がありましたセミナー関係が全ト協・県ト協が主催、労働局・運輸局が共催ということでしたが、やはりトラック協会が主催では、なかなか荷主の方々に来ていただくのが難しいと思いますので、できましたら労働局などの主催でやっていただけないかというのが一つの要望でございます。

それともう一つ、荷主の皆様は、このパンフレット「荷待ち時間等の記録義務づけ」をご覧になったことがありますか。実際、7月1日から我々は記載するよう義務づけられております。しかし、これは「荷主都合」ということですので、荷主の皆様がご存じなければあまり意味がない

のかなと思うのですがいかがでしょうか。

この記載については、我々には罰則付きの義務です。我々にはそういう厳しい対応を迫られているのに、こちらばかり制裁があってという話なので、やはり、こういうものは全ての方に周知したうえで法の改正・実行をしてもらわないと我々が首を絞められるだけで、後は、何の恩恵もないという結果に終わってしまっただけでは何にもならないので、(荷主の皆様への) 指導をよろしくお願いしたいと思います。

8. 資料説明

「資料2」(平成29年度パイロット事業実施計画書)の説明((株)日通総合研究所 佐藤)

(小野座長)

ちなみに「参考資料2」に、今回の九州内の事業実施計画の協力会社さんが書いてあります。

これで見ますと、鹿児島の場合は、「マルイ食品」と「マルイ食品関西事業部」で、ある意味、社内間の輸送と考えればいいですね。着荷主がお得意先、発荷主のお客様となりますと、なかなか、着側に調査をかけたか、協力がいるため極めて難しくなりますが、こういった形であれば、やりやすいのでうまくいく可能性が高いのかなと直感的に思いますが、感触としてはどうでしょうか。

(佐藤)

私ども、明日、皆様とまた、お会いする機会がありますが、去年の経験や(本年も)20都県担当させていただいておりますので、その機会からいたしますと、やはり、着荷主様が関係会社ですとご協力が得やすいのかなとは思っております。その分も代表して、明日は臨みたいと考えております。

(中村委員)

協会長の中村と申します。よろしくお願いいたします。

ただ今、29年度のパイロット事業の実実施計画書について、いろいろとご説明いただきましたが、昨年度のパイロット事業について、荷主さんにお聞きしたいことがあります。

九州管内では、JAの青果物について、パイロット事業の取組を行っていただいております。

まず、熊本県では、青果物につきまして、関東地方において、市場配送を請け負う運送会社に、一部の市場への配送を現地で委託する「配達分離」の実験を行い、下ろし地域内配送の外部委託により、運転時間、拘束時間の労働時間を短縮できた事例をいただいております。

また、宮崎県でも1日目に複数のセンターで集荷し、フェリーを利用して、2日目に関西・東京市場に輸送、荷卸しし、3日目に東京で販売していたものでありますが、「パイロット事業」におきましては、収穫当日は集荷せずに、それを予冷庫に入れて、2日目に従前よりも早い時間帯から集荷・積込を行い、3日目に関西・東京市場に輸送し、荷卸しをいたしまして、4日目に東京で販売することで、余裕を持った運行を実現することが可能となった事例が報告されております。

このような対応を実施していただきますと運行時間の改善が図られまして、労働時間の短縮もできます。鹿児島県の青果物もこのようなパターンを導入できるものでしょうか。荷主様方にお聞きしたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(出原委員)

鹿児島経済連の出原と申します。よろしくお願いいたします。

6月末から今の役職となりまして、正確に答えられるかわかりませんが、先程ありました「熊本経済連」がやっているようなことについては、鹿児島では既に実施しております、実

態としましては、鹿児島から関東方面に持って行く場合、「全農」さんと連携しまして、「全農」のセンターに小口分は一括卸しを行い、小分けをして配送するというのを体系づけております。関西・中部でも同じように1箇所卸し、小分けするという形で拠点まで持って行くようにしています。

あと、宮崎であった案件につきましては、全てではないですが、野菜関係に関しましては、既の実施をしております。前日、予冷庫に入れまして、先程説明のありましたとおりやっております。この辺につきましては、同じ系統グループ内ですので、連携を取ってお互いにいいところは取り入れる形でやっております。これも全てでというわけではありませんので、今後も検討を進めながら、できるだけ運送の皆様にご迷惑をかけないような形で、お互いWin-Winの関係が築けるようにやっていきたいと思っております。

(小野座長)

少し確認させてもらってよろしいでしょうか。

熊本の事例ですと、運賃は元請が取りますので、例えば、東京の市場に持って行き、小ロット市場、地場ですね、そこについては、運送会社負担で外注しております。先程お話のあった「全農」さんの1箇所卸しをした時に、そこから先の小分けは「経済連」さんで手配されますか、それとも元請運送事業者さんが小分けについても手配し、支払をするのでしょうか。

(出原委員)

それに関しては、こちら（「経済連」）の方で指示をして、向こう（「全農」）の方でやっております。

(小野座長)

小分けの運賃は、「経済連」さんが持っていらっしゃるということですか。

(出原委員)

そうです。

(永田委員)

「資料2-3」(トラック運転者の労働条件に関する自己診断チェックリスト/発荷主企業様用)を見て思ったのですが、今回のケースは発荷主が1社となっております。

アンケートでは、いきなり「問2」があって、委託先の運転手さんの労働条件の改善について問われておりますが、企業においては、委託先の労働者の労働条件改善は、委託先側の問題と考えるのが一般的だと思います。

また、発荷主であるこの企業が、トラック運転手の過重労働に繋がるような要因を認識しているのかどうかということがわからないと先に進めないのかなという気がしていますので、ヒアリングに沿って作り上げていただくのであれば、事前にそういった認識をされているかどうかという点を是非お聞きいただきたいという意見でございます。

(佐藤)

ご意見ありがとうございます。まさに明日、検討会を開催する予定でございますので、今回の検討会の趣旨と、当然、荷主様は運送業界のことをあまりご存じないという状況の中で、ご協力を賜りながら進めていくお話をさせていただき中で、改めて、アンケートの状況を説明させていただいて、ご回答をいただきながら、意見交換やその後の事業場訪問に入らせていただければと思っておりますので、今いただきました意見を含めながら進めさせていただければと思っております。

(鳥部委員)

ここ(「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】)に下請運送事業者として「セイコー運輸」の名前が載っております。

今の質問の内容でいきますと、「マルイ食品」と「マルイ運輸」さんは、名前の通り、出水の「マルイグループ」さんでございまして、お互い人事交流もありますから、荷主さんといいながら、運輸のこともよくご存じということで、ある程度、労働環境については、荷主さんもお存じということでございます。

今回目標としておりますのは、やはり長時間労働をなくすために、前もってで申し訳ないですが、話はさせてもらっています。

今回は、パレット化する必要があるのかなというところが一つと、もう一つ今回考えておりますのが、関西便、大阪便を考えておりますので、(この便は拘束)時間が13時間を超えてしまうというところがありますので、今回ここには書いておりませんが、長距離輸送における「中継輸送」という形で今回やろうと考えております。そういうことで、今回「マルイ食品」さん、「マルイ運輸」さん、このグループの中で協力的にやっていただけるということなので、どうにか成果が出せるのではないかなと思っております。

(大山委員)

やはり「運賃コスト」というのが一番、私どもの業界でも問題になってきてまして、出す方と品物を受ける方の力関係でどっちが運賃コストを持つか、どこまで持つかというのが常に問題になっています。私どもの場合ですと、拠点から拠点までという形にさせてもらって、「その拠点からは自分たちで取りに来てください。でないと運賃が高くなりますよ。どちらがいいですか。」という決め方をさせてもらっています。

例えば、北海道までキャベツを積んでいく場合ですと、これはJR貨物になりますけど、JRで北海道まで持って行きまして、後は北海道の方で「それぞれ地場の運送屋さんで運んでください。そちらの方が安くつくでしょう。」という形ですね。どうしても1円でも安い形で品物を積んでいきませんと、競争が激しゅうございますので、勿論、労働条件を考えながらというのは間違いなんですけど、その中でもやはり安いところを見つけていくという作業はしていかなければならないというところはあると思います。

逆に、沖縄にこちらから送る場合は、沖縄の方が自分たちで知っている運送屋さんがあるので、そちらを回すから、取りに行きますからということもあります。

あと、青果物ですので、この時期ですと北海道や東北から品物を向こうで集めてもらって鹿児島に持ってきますが、なかなか、10t一杯にならないものですから、1日、2日置いて、10t一杯になった時点で走ってもらうというものがあります。コストを下げるとのやり方ですが、それで一番問題になってくるのが、時間が経った品物があるということですね。1日遅れると、同じ10t車の中で痛んでいる物もあれば、正常な物もある。品質管理の問題がやはり非常に大きな問題となってきます。宮崎県のそういう仕組みは、かなり前から進んではいます。やはり品質管理が非常に難しいというところがあって、積載効率を高めるためのやり方と品質管理の問題等々を取りざたされているのが青果物の業界かなと思っております。

9. 資料説明

「資料3」(厚生労働省の支援事業)の説明(鹿児島労働局 恩田課長)

(小野座長)

1つは補助制度、1つは労働時間規制についてでございました。

ちなみに、自動車運転業務ですと年間960時間ということで、他の職業から比べると長いですね。これの善し悪しは別として。経営側から見ると激変緩和措置、一般から見るとあの業種だ

け長いという見方ができると思います。それは別にして、この960時間という意味合いですが、今は改善基準告示ということで、月293時間で換算すると20時間くらい減る数字となっております。5年後にという数字です。

(鳥部委員)

まさしく先生がおっしゃったとおり、我々としては20時間減るとするのは厳しいかなというところですが、やはり人手不足のことを考えると、他の産業から比べて残業ができるとなると、働く側としては魅力がなくなるのかなということになってしまうのかなと思いますが、いずれにしても、目標は我々の業界も年720時間を目標にやっていく必要はあるのかなと。

それまでは緩和措置という感覚で960時間というのをとらえていく必要があるかと思っております。

10. 資料説明

「資料4」(農林水産省の支援事業)の説明(九州運輸局 大迫課長)

11. その他

(大山委員)

(従業員の)携帯電話について、(従業員)個人持ちのものを利用する場合と会社が支給する場合がありますが、私どもは、(全員に)会社から携帯電話を支給しておりまして、先程の時間外労働の意味でいくと、携帯(電話)があることで、どこまでが時間内で、どこからが時間外労働なのか分からなくなってくる(曖昧になっている)部分あります。私どもも、今、品物がどこまで来ているのかということを確認したいがために、夜中に携帯電話を鳴らしたりしますが、それは大丈夫でしょうか。

(恩田課長)

労働時間の考え方は、非常に難しい部分がありますけれども、労働時間がどこからどこまで、つまりは、始業・終業時刻を明確化していただくことが一つですが、その時刻をあらかじめ、設定しにくいということは承知しております。

ですが、携帯電話を持っているから全部労働時間なのかということ、そうではない部分がありますけれども、一方で、すぐに応答しなければならない義務がある状況では、労働時間と見なされる場合もあり、ケースバイケースであると思います。

冒頭少し申し上げたとおりで、夜中にどこまで到着しているか把握しなければならないなら、その前に、今日はどこまで行ったのかを、ドライバーから報告させれば会社から連絡する必要はなくなるのではないかと思いますので、そういったところを社内でルール化していただくことが、まず先決ではないかと個人的に思ったところでございます。

いずれにしても、労働時間は非常に難しい問題ですので、できるだけ労働者の不利にならないよう世の中は考えられていくと思いますので、そのあたりをきちんと明確化したものを社内ルール化していただければと思います。

(大山委員)

青果市場の場合、24時間品物が入ってきます。「今日どこまで走りました。」というのでは、時間的に遅れてしまうので、「今日中に入ってください。」としか言い様がないんです。

例えば、7時までに入れるか、6時までになるかというのを確認したいがために、「今、どの辺にいますか。」ということになってしまいます。スーパーさんなどは、7時とか8時に品物を受け取っていきますので、遅れば、下手すれば丸1日遅れてしまうので、価値がかなり落ちてしま

うというのが青果物の性格ですので、どうしても、(その) 確認は、何時であろうとしてしまう場合があります。

(恩田課長)

今話を伺っていると、24時間ずっと労働をしているのではと疑いを持ってしまいますが、そうならば、拘束時間は24時間となると思います。交代勤務でされているなら、この人が「何時から何時までで終わりですよ。」ということ、きちんとその都度、事務所に報告させるとかで管理をしていただくのが、まず最初なのではないかなと個人的には思います。

(鳥部委員)

昨年度のパイロット事業に引き続いて本年度も行うわけですが、全国で行われている昨年度のパイロット事業が本年度どうなっているのかということを知りたいですね。

継続してその通りにやっているのか、1年度だけのパイロット事業のためだけでやったものなのか、いわゆる継続性の問題ですね。それを確認してもらいたいということと、時間を短縮するという点に関して、先程もありましたが、やはりコストがかかっているはずで。

例えば、去年の鹿児島県の例でいうと、「パレット化しました。パレット化して、パレットの回収をしました。じゃあ、回収費用はどうなっていますか。」と言えば、「数が少ないから問題なかったです。その分、時間が短縮できたので、そのあたりは全然問題ありませんでした。」とのことでしたが、継続性を考えた場合に、はたして、それでいいのですか、実際に回収に伴う費用が発生するはずで。その発生した費用に対して、どこがどう負担して、このように労働時間を短縮していくかを見ると、こうやって、こうやったから、時間がこうなったというところだけで、先程「経済連」さんは、配送費用は「経済連」さんが負担されているとのことでしたが、熊本の事例ではどこが負担しているのか、費用負担がどうなっているのか、続けていくためには、どうしてもお金の関係は出てきます。そのあたりをはっきりと表していただきたいと思います。

(小野座長)

確かに昨年度のパイロット事業の性格ですが、続けることを前提としなくていいというところがありました。勿論、効果があってコストがそうかからない場合には、そのまま継続している事例もありますが、ある一定期間の結果、ビフォー・アフターを見るためにやっているところも現実としてありますので、それこそコストの問題で頓挫した事例もたくさんあります。

全国47都道府県でやっておりますので、厚労省さん、国交省さんが、昨年度のパイロット事業の調査で、現実的に動いているのか、あるいは頓挫した、その理由は何かを一度調査されたらいいと確かに思います。九州管内は、割と簡単にできると思いますので、本省まで上げなくていいので、九州の事例だけでもおやりになったらいいと思いますが、事務局から何かありますでしょうか。

(大迫課長)

九州管内の継続事例としては、先程ご紹介しました長崎につきましては、改善項目として高速道路の利用、全線高速化をしまして、荷主がフランソア、パンの事業者ですが、一部、自家用車で配送していたところもありましたが、その運転手もこういう過酷な労働だったと自社でも認識され、安全面でも負担されるということで、4月から正式に契約を変更され、継続されているというお話を聞いております。

あと、福岡・大分等も同様で、大分のモーダルシフトも一部継続していると、福岡は工業製品ですが、ここは荷主側が昔から継続的に改善事例を出しており、一部継続しているところがございます。

その他は一部の短期間の実験というところが、座長からもお話がありましたが、(短期間の) 取組ということで、コストについてはその中で検証しながら、メリット・デメリットを、どこが問題点なのかというところを事業集団の中で検討しながら進めているというところでございます。

実験自体でも、短期間でもコストが発生するわけですが、それをどちらが負担するかは、対象集団、検討会等で、両方が負担する、割合を決める、運送事業者がかぶるなど、それぞれの例を聞いておりますので、今後も料金負担を理解していただくなどで交渉を続けていただきたいと思います。

(鳥部委員)

そのあたりも併せまして、今度、ガイドラインを示して協議会が終わると理解していますが、それで終わってしまい、今後5年後の時間規制の問題等について、行政として、今後どのように対応していくのか確認しておきたいと思っております。

(小野座長)

確かに資料にもありましたが、来年度までは線を引っ張ってあります。今年度、パイロット事業をやり、去年と今年のを合わせまして、30年度にガイドラインを作りますと。実際、その定着・普及のための支援事業はあるだろうと思っておりますが、図にはなっていない。30年度までは見えているが、その後はどうするのかというご意見ですが、事務局から何かありますか。

(恩田課長)

まだ、中央から具体的に何がという情報は流れてきておりませんので、来年度以降の協議会の持ち方ですとか、継続していくのかどうかも含めて、全くわからない状態です。もう少しすれば全体としてどうするのかという情報が流れてくると思っておりますので、例えば、次回の協議会などでお知らせできるかと考えております。

(久保田首席運輸企画専門官)

「議題1」で黒木委員からご質問をいただいた際、鳥部委員からいただいた再質問にお答えしておりませんので、お答えさせていただきます。

鳥部委員からのご質問は、今年度開催する「生産性向上セミナー」については、全ト協・各県ト協が主催するという形ではなく、行政も(共催ではなく)前に出ていただきたいというご意見でした。

まず、この件については、今年度は既に本省と全ト協が協議したうえで、4月に「実施要領」ができていますのでございます。

それに基づきまして、3つのテーマを掲げ、先程ご紹介いたしました鹿児島県と宮崎県以外の県につきましては、全て実施することが決定しておりますので、鹿児島県だけ、行政が主催する形にするのは、なかなか難しいところがございますので、そこはご理解いただきたいところですが、趣旨は要するに、全ト協を含めト協が主催となると、どうしても周知が片落ちになってしまうだろうということだと思っておりますので、そこはお叱りの意味もあると捉えて、今後、考えていこうと思っております。

運送事業者様に対しては、「生産性向上セミナー」で周知徹底すると申し上げましたが、荷主様に対しては、とりあえず、今のところ、鹿児島県(独自)として設定している周知の機会は持っていないと申し上げました。そのうえで、今月中に「働き方行動計画」という取りまとめができ、それによって、本省から省庁横断的な指示が来るだろうと、回答を逃げたところがございますが、荷主様に対する周知ということに対して、もっと、行政はしっかりしなさいということだ思っております。

ただ、我々は、運輸局として荷主様と接する機会が、「過積載防止対策連絡会議」くらいしかありません。そうした機会には、私どもは勿論、周知させていただきますが、広く周知することについては、労働局様、また、中央の会議には経済産業省や農林水産省が入っておりますので、ここからの指示を得ながら実施させていただきたいと思っております。

それと併せて、「荷待ち時間の記録義務付け」についても、トラック協会の適正化実施機関や我々の監査でも周知しておりますが、他の機会でも周知しなければ広がらないというご指摘も含めて、お叱りと受け止めて、他の関係機関と協議しながら、周知の方法を探っていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

12. 閉会挨拶

(吉野労働基準部長)

鹿児島労働局の吉野でございます。委員の皆様にはご多忙の中、本協議会にご出席を賜り、厚く感謝を申し上げます。

本年度のパイロット事業につきましては、ご報告がありましたとおり、「マルイ食品」様を荷主、「マルイ運輸」様、「セイコー運輸」様を運送事業者とすることで、協議会で実証実験を行っていただくこととなりました。

鹿児島県は、全国的に見ても、大きな市場を持つ大都市から、地理的に最も遠方にある地域の一つであると考えておりますので、各事業者様には、様々なご苦労もあろうかと存じますが、鹿児島のトラック輸送に係る改善取組のため、また、全国のモデルケースとなるよう素晴らしい成果が得られることを祈念いたしております。

また、受託者である日通総合研究所の佐藤様には、ご支援をいただきますよう、お願い申し上げます。

さて、政府がその防止に取り組んでいる長時間労働は、働く方の過労死や過労自殺などを引き起こす原因ともなります。

働く方が脳・心臓疾患で倒れたり、不幸にして亡くなられば、ご本人はもとより、そのご家族、ひいては企業にとって大きな損失であることは明白であり、長時間労働による心身の健康障害は、1件でも発生してはならないものと考えております。

また、長時間労働は、少子化や、女性・高齢者の活躍促進を阻害する要因ともされており、少子高齢化や人手不足が深刻化する中、その是正は喫緊の課題であります。

このため、本日、一部ご説明申し上げましたが、政府では、従来、月100時間を超える時間外労働が疑われる全ての企業へ立入調査を実施しておりましたが、昨年4月から、その対象を月80時間超に拡大するなど運用面での取組強化や先程、当局の監督課長から説明いたしました、平成27年4月に国会に提出しており、パイロット事業や本地方協議会のきっかけとなった改正労働基準法案、そして、安倍総理を議長とする「働き方改革実現会議」で今年3月に決定された「働き方改革実行計画」のメニューの一つである時間外労働の上限規制に係る関連法案の検討などの長時間労働の是正に向けた取組が推進されているところです。

今や、時間外労働の縮減は、社会的な機運も非常に高まっており、業種や職種を問わず、取組が求められる状況でございます。

特に、労働時間が長いトラック運送の現場においては、発注者である荷主も含めた流通業界全体での改善努力なくしては、対応が困難であるため、本協議会は大変重要であり、パイロット事業の成否はその成果を左右する極めて重要なものです。

今後も、小野教授をはじめ、委員の皆様及び事務局である鹿児島県トラック協会、鹿児島運輸支局の皆様には、引き続き、パイロット事業及び本協議会の運営について格別のご配慮とご協力をいただきますようお願い申し上げます、閉会の挨拶に代えさせていただきます。