

第7回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30年2月2日(金)
13時30分～
- 2, 場 所 宮崎運輸支局 2階会議室
- 3, 出席者 委員 12名(治田委員、豊島委員、田原委員、本田委員欠席)
オブザーバー(九州農政局1名)
事務局 労働局2名、運輸局1名、運輸支局2名、県ト協2名
日通総研1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配布資料確認後、委員紹介については出席者名簿に代え、人事異動により変更となった委員(運輸労連宮崎県連合会、平松浩三氏)のみについて紹介。オブザーバーとして出席の九州農政局甲斐食品企業課長を紹介。宮崎県商工観光労働部佐野次長急用の為、商工政策課商業振興担当関屋主幹紹介。本年度パイロット事業実施計画説明の為(株)日通総合研究所金澤氏出席。

○岡本労働基準部長挨拶

直近の12月末の宮崎県の有効求人倍率は1.45倍と統計を取り始めて以来最高の有効求人倍率ということで、人手不足感がますます強くなっているところがございます。特に運転手等については2.41倍と全業種の中でも2倍を超えるという状況となっております、とくに人手不足感が強い業種となっているところがございます。そういった観点からも雇用環境の改善や行政としましても人手不足に対応するような施策をしっかりと進める必要があると感じているところがございます。

働き方改革の推進については、本通常国会で関連法案を提出する予定となっておりますが、労働基準法の改正、具体的には残業時間の上限規制が設けられる

予定となっております、一般業種で年間720時間までの規制が設けられる予定となっております。自動車運転手の職種については一般則の施行から5年後、平成36年4月1日から年間960時間の規制がかかる事ということでございます。関係省庁の皆様とも協力してこの960時間の達成に向けて環境作りにより力を注いで参りたいと思っております。

パイロット事業につきましても本協議会で議論をいただいている所でありませう。すでに2年間にわたり宮崎県でも関係各位にご協力頂きながら進めさせていただいているところでございます。一応2年で終了する予定となっておりますが、このパイロット事業の成果につきましてもは全国それぞれの地で事業を取り組んでおりましたその成果をガイドラインにまとめまして周知をするというような事が予定されておりますので、このガイドラインを活用して頂きながらよりよい職場環境また、労働時間の取組をして頂ければと有り難いなと思っております。今後トラック業界の健全な発展また雇用環境の整備につきましても私共労働行政また関係省庁、皆様と共に進めて参りたいと思っておりますので、今後ともよろしく申し上げます。

○九州運輸局加賀局長挨拶

只今お話しがありましたとおり近況につきましては二つございます。一つ目は働き方改革実行計画、政府の大きな課題でありますけれども関連の法案が今通常国会にいいよ提出されるという事です。もう一つにつきましては全国的にも景気の持ち直しというのが大変話題になっておりますし、こちら宮崎県の景況につきましても相対的にゆるやかに持ち直している状況であります。この事は運輸業の荷動きが活発になり受注がしっかり大きな形で出てくるという事、他方で雇用情勢のなかで、ドライバー不足が解消に向けた動きとなりづらいうのではないかと両面を持っているところが近況としてございます。

4つほど申し上げたい事がございます。一つ目はドライバー不足の課題解決に向けて中央での協議会、検討会での議論も行われており、その結果として荷主勧告制度の運用見直し、標準運送約款改正等諸制度の改正が行われているという事です。それについてこちら宮崎では新旧の標準約款改正にあたって手続きの割合が約半数という事です。引き続き標準約款改正の主旨等をなお一層みんなで広げていきまして約款改正が実効性を発揮していくようにみんなで取り組んでいきたいと考えています。

二つ目ですが、管内各県で生産性向上セミナー等のセミナーを開催しております。今年度につきましては特に九州経済産業局、九州農政局等と連携を致しまして荷主の方、広くご参加頂きますようにご案内させて頂いております。今日の資料で熊本などの例も入れさせて頂いておりますが、こちら宮崎でも先日セミ

ナーを開催されまして多くの荷主企業の参加をいただきメディアにもその様子
が取り上げられたと言う風に承っております。この問題につきまして事業者の
方、荷主企業の方のみならずやはり社会そして一般の方にしっかりアピールを
していかなければいけないと考えておりまして、こういった取り組みを進めて
参りたいと思っております。

三つ目でございます。本年度のパイロット事業、大変着地である卸し市場での
待機時間等の実態を把握し、改善に向けた対策を検討、実施に移していくという
パイロット事業を今年度進めていくという事につきまして、効果あるパイロ
ット事業となりますよう是非トライアルの実施も見据えて本日更なる議論を深め
ていきたいと思えます。

最後でございますが、こちら宮崎の農産物輸送の多さ、そして荷役時間の問
題、こういった問題、中央でも議論が進められておりますけれども、色々な発信
をこちらの協議会としてしっかりしていく事が大切だと思えます。

本日のような貴重な場で荷主の方々、トラック事業者の方々が色々率直にか
つ積極的に議論を進め、是非中央に向けて発信をしていくという事の重要性を
ご指摘申し上げさせて頂きましてご挨拶とさせて頂きます。

○事務局

それでは、これより白石座長に議事の進行をお願いします。

○白石座長

本年度第2回の協議会という事です。後ほどパイロット事業の報告等あるか
と思えますが、パイロット事業をする事によって色々な成果、課題も見えてくる
かと思えます。せっかくこれだけ運送業に関わるる皆様方がお集まりですの
で、最新の情報収集の場、それから検討課題を審議する事によって実りある時間
にしたいと思えます。どうぞ忌憚のないご意見を賜りたいと思えます。よろしく
お願いします。

それでは議事に入りたいと思えます。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」、事務局より報告をお願いします。

(事務局：資料1に沿って説明)

○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・ご質問があればお願いしま
す。

○平松委員

労働団体側として残業時間規制の問題について、取組を含めてご理解頂きたいと思っております。交通産業については猶予期間が設けられているという考え方になっております。確かに実情として交通産業が人手不足という実態があり、少し猶予期間がある中で一般則の適用を目指すという考え方なのでしょう。しかし、労働者の立場からすると、どういう業種でも同じ労働者ということからすると、やはり全産業において一般則の適用を最初からすべきではないかという考え方もありますし、5年間猶予を持たせている間に本当に適用に向けたことがすすんでいくかということもあります。

今の人手不足の状況を考えると、5年間の猶予の中で人手不足にさらに拍車がかかるのではという疑念をもっています。そのことがまた長時間労働にさらに長時間労働をするということになるでしょうし、過労死問題にもかかわってくるのではと思っています。そういうこともあり私たちも全国的に署名活動、要は一般則の適用を他の業種と同じ時期にすべきではないかという署名活動に取り組んでいます。一般則の適用の猶予としての部分において、交通運輸産業に差別をするというところでは労働団体の立場からするとおかしいのではないかという考え方があるので、皆さんにも少しご理解いただきたいと考えております。

○白石座長

他に何かありませんか。

○小野委員

先ほどの発言は、他の職業であれば720時間であるのにトラックは960時間というところが問題だという趣旨のものかと思えます。今現在のところで比較するとトラックは労働時間と言うよりも改善基準告示の拘束時間ということでルールが決まっています。現在の水準だと平均1ヶ月293時間、年間3516時間という数字が一応上限になっておりますが、拘束時間293時間にあてはめて試算してみると960時間は月間80時間なので、休憩時間等を足して拘束時間に置き換えると273時間、約20時間ほど減るんです。もしも一般則の720時間になると更に20時間減るので253時間の拘束時間の水準となってくるんです。ところが、960時間を超えるドライバーを抱えている企業の割合が3社に1社です。そういったところに対して更に厳しい水準になると、今度は罰則付きですから取組の為にはある程度猶予期間も必要なのかなといった意見もあります。更には、将来的には720時間となりますが、960時間でも20時間の拘束時間の軽減につながることになるので、相当厳しい水準であるという事をご理解頂いた方が良いかと思えます。

○岡本労働基準部長

宮崎県の新約款の30%というのは、運送事業場に対して30%ぐらいしか適用されていないということでしょうか。そういう調査を行ったのでしょうか。

○事務局

当方で調査を行ったわけではなく、申請関係が運輸局に上がってきますのでその内容から現在の状況をご紹介させていただきました。

○白石座長

他に何かありませんか。

それでは次の議題に移ります。

議題の2「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。只今の説明についてご意見・ご質問があればお願い致します。

それでは次の議題に参ります。議題3の「各委員の取組状況について」となっております。意見交換の時間という事を聞いておりますが、事務局から説明をお願いします。

○事務局

労働時間短縮に向けた取組の意見交換ということで、これまで協議会といいますと一方的に中央の状況であったりそれに対する質問という形で終わるような協議会でありました。しかし、もっと委員様の間でも意見の交換を行って頂きたいという主旨も含みまして、また今年度九州で実施するパイロット事業におきましては宮崎では着地における荷待ち、荷卸し時間の短縮に向けて取組をいただいている所でございます。その他の九州の場所でいいますと長距離、長時間運転の解消に向けました中継輸送であったり、積み込み時間、荷待ち時間の短縮に向けた仕分け作業の見直し、パレット化、モーダルシフトによるフェリー等の利用促進、拘束時間の検証といった内容に取り組んでいるところでございます。1日あたりの拘束時間の内訳を見ても荷待ち時間が1割、荷役作業の時間が2割を占める状況となっております。特に荷役作業時間につきましては手荷役で行っていることが大きな要因であげられております。手荷役と機械荷役

の作業時間を比べてみると大きな差があり、特に九州では農産品の取扱いが多くなっており、農産品の輸送におきましては荷役時間が他の品目より長くなっているといった課題が出ております。これの大部分は手荷役によるといったことが要因に結びついているところがございます。パレット化は農産品に限らず荷役時間の削減に資するものの積載率の低下であったり、パレットの回収、規格の統一等これらの課題があります。

農産品物流対策関係省庁連絡会議におきましては「パレット部会」といったものが設置されました。このパレットの共同利用、管理のルール作成、パレットの普及、拡大に向けました取組等につきまして調査、検討を行っているところでございます。

こういったことから今回、パレット化につきまして各委員様の取組の状況、成果、課題等につきまして意見交換といった形で意見を出して頂きたいと思っております。また、その内容が今後取組の導入といった形でつながっていくこと、また、他県で行われているパイロット事業への検証等の参考につなげて行ければというふうに考えているところであります。

なお、宮崎ではフェリーを活用しましたモーダルシフトも進んでおりますので、モーダルシフトの話等聞けますと大変参考になります。

○白石座長

只今事務局から主旨説明を行って頂きました。それを踏まえて皆さんの取組の現状やご意見等を伺いたいと思います。

○牧田委員

パレット化ということで宮崎から東京までパレットで毎日運んでいる荷物があるわけですが、返却が、借りるのがこちらのセンコー運輸さんのパレットを借りて工場のラインに入れて、お客さんのラインの中で積んで頂いて、そのまま埼玉の卸し地である名東運輸の物流センターが返却場所となっております。そのためパレットを借りる日数も短く、返却も荷物と一緒に返却と言うことになるので、このような体制があればパレット化は容易に出来るのではないかと感じています。パレットの紛失、弁償等高いものが請求されますので、借りるところと返却の問題が一番大事なかと考えます。

○白石座長

他に何かありますか。

○伊藤委員

今回、配布している資料の中で「荷主との連携による輸送体系の見直しについて」について取組内容を紹介したいと思います。

(参考資料に沿って事例発表)

○白石座長

ありがとうございました。取り組み事例の効果が上がった大変貴重な事例をご紹介頂きました。今お聞きしていてこの改善に向けて改善が進まない背景を抜き出してそしてまとめにもありましたが荷主の経済連さんの協力というのが非常に大きい。つまり運送事業者だけの努力だけではどうしても限界がある。関連する事業者それから荷主さん、行政も含めて全体の取り組みがこういう改善になったのかなと思います。先ほどのパレット化のことも合わせて非常に貴重な事例だったと思います。荷主の委員の方から何かありませんでしょうか。

○事務局

パレット化の情報として長崎県の事例でワンウェイパレットの研究が進められているところなんです、宮崎県経済連さんでこのような事例はありませんでしょうか。

○長嶺委員

長崎のワンウェイパレットのお話は伺っております。全農さんが音頭を取って九州の系統代表が集まってそういった話もしている中で、宮崎県経済連としても出来るところからやっていきたいと言うような方向はありますが難しいところもございます。荷姿が宮崎は多彩であり、パレットの組み合わせも難しく、先ほど牧田委員からもありましたようにパレットの回収等も難しいというところがあります。また、長崎は玉ねぎ、馬鈴薯などの重量物を同じ荷姿で全部一括出遅れるというメリットがあるのでやりやすいといった話も聞いております。

宮崎も運送業者と連携してできる所は取り組んでいるところであり、きゅうりで100ケース一度に送れる部分は使っていただいたりしていますが、なかなかいろんな荷姿、送り先がある中できれいにパレットを積み上げて一気に送ることが青果物は難しいというところがあります。

先日大田市場に行き、着荷主さんとお話しする機会があったのですが、日本一の大田市場の方でも、パレットが足りなくなっていて、購入しているとか、それもかなりの金額であるということなので、また、着いても市場さんの方でなくなってしまうという状況もあるためしっかりお互い約束した場所でやりとりできるという環境も必要と感じています。

話は違いますが、先ほど伊藤委員からもお話があった内容については今後もしっかり連携してやっていきたいと思っております。農家にも輸送業界の状況を周知しているつもりではありますが、農家も高齢と新規就労が厳しく、それ以上に輸送が運んでくれなくなるというところを意識しながら改善をしているところがございます。農家の方は品質、ブランドの方を非常に意識しており、一日でも早く商品を送りたいという意識がありますが、しっかり一日寝かして、今後の安定した輸送に資するためにやっていこうといった意識の中でやらせていただいているところがございます。今後春先増量期になってくるんですけども、ここに記載されているとおり予冷庫の問題もあるんですけども、一方で販売先がたくさんあった方が農家の為に単価取りやすいんですけども、販売先も削減しながら予冷庫を作ることを検討しながらいくと言ったような状況でございます。

○白石座長

ありがとうございました。その他何かありましたらお願い致します。

○伊藤委員

鉄コンとかそういったものが増えてきている気がします。

○牧田委員

先ほどの伊藤委員のいう鉄コンというのは、ニッケンリースという事業者が現地で回収してくれる、こちらで借りて送り先で回収してくれるという制度がありまして、それでは結構省力かが進んでいる状態であります。

もう一つ先ほど伊藤委員から説明がありました、今回の改革の話ですが、朝スタートして積むことで非常に積載効率が上がっております。夕方の7時、8時に積みあがってやはり8トンしかなかった、となってそれから荷物を探してもなかなか無いわけで、午前中に作業すれば、積載が12トンある車には12トンしっかり積めます。そして、誤配、荷傷み、それが非常に少なくなっていますので、このことは、効率化、時間に余裕があるということは、非常にいい結果を出すと思いますので、このことについては終わったところでもう一度検証して、報告したいと思います。

あと一つ、パレット化についてはトレーラに2段積み出来るようなものをトラック広報に掲載しまして情報を公開したことがありますが復荷の問題で2段積みがなかなか出来ない、往復2段積みの貨物を準備するか、若しくは無人でワンウェイでやるかそういうことを考えなくてはいけないかなど。大体20パレットずつ40パレット入、24トンから25トンの輸送能力がありますが、復

荷の問題がありますので、大阪までならワンウェイで使えるのかと思っております。その2段積みのトレーラを作っている時に62歳のドライバーが「これなら70歳まで働ける」という会話をして実用化を楽しみにしているところであります。詳細はトラック広報にも記載させて頂いております。

○白石座長

ありがとうございました。その他何かありましたらお願い致します。

○小野委員

パレットについて情報ということで、基本的に農産物、食料品、加工食品が手積みが多いんですね。全国的に見ますとパレットを今回の実験対象として導入しようとするいくつかの事例があります。一つは加工食品(お菓子)なのですが、結構いろんな形をしているので今まで完全手積みでした。手積みからパレットに切り替えると30%程度積載効率が落ちるんですね。もし、それが燃料リッターあたりの運賃だと運送会社の負担となるんですね。一つは、同じ形でまとまったロットのものはパレット化して下の方だけまず載せてしまい、後端数のものが結構出るのでそれはパレットの上に、とやっているところもあります。

また、選果場で使っているパレットをそのまま持っていきたいというところもある。選果場のパレットは特殊な形をしているため結局1段積み直さないといけません。全国では、選果場の設備の切り替え時期がはっきりしているのでその時期に統一したパレットにしようという動きがあるところもあります。

農産物や通常の加工食品であれば、まだ、営業倉庫などが回収のデポに指定されている場合がありますが、卸売市場では回収のデポに指定されるケースがほとんどない。持って行ったら持って帰らないといけないということで最大32パレットを持って帰らないといけない。帰り荷として荷主の制約がついてしまうということがあるので卸売市場でも回収デポとして指定していくような動きがあればいいのですが。

○伊藤委員

パレットの変更の話が出ましたが、ある農協さんでも独自のパレットを使われていて、先ほど紹介させてもらった取り組みを行うときに、パレットを代えて頂いてかなり効率化が進んだという事例があります。また、場所によっては同じようなサイズの空パレットを同数持っていれば差し替えてもらっているので、これが正式に実現できたらいいと思っています。

○加賀局長

色々な委員からさすが宮崎だなと言う色々な話を伺ってみんなで情報を共有して進展させていく事は大切だと思うんですが、この問題はパレットの問題、予約システムの問題、それから荷主の方とのコラボレーションで成功なされた、荷主の方の商慣習、業務慣習のようなものをうまく変えて頂いてそれで成功に導いているというのは今年の生産性向上セミナーなどで色々発表していただいています。

先ほど伊藤委員から発表された資料を拝見させて頂いて今年度のパイロット事業のテーマでもあると思うんですが、ご提案を申し上げたいというのは大田市場の側での荷卸し、待機時間が長時間となる延着の可能性も考え、ドライバーが休憩、睡眠時間を削って運行している事が続いているというところについて発荷主側でもこれは相当努力してここまで持ってきているわけで、着荷主のところをどういう風に更に業務改善的な事をお願いしていくかとか要請していくかという事を今年度の事業で作戦をこの協議会で議論をして発荷主、着荷主両方のトータルの連携のいい成功モデルにするという風な今年度の事業のとても大切なことなんじゃないかなということを感じました。

もう一つ、少し横展開のようなことを見ると、28年度の熊本県の事例があります。一部の市場の配送を現地で委託する配達分離の実験を行い一定の評価と一定の課題を得たと出ていて、熊本も宮崎同様かなり関東向けは長距離運行問題あり相当思い切った事を行っています。こういう方法を宮崎でチャレンジをしてみるかどうかご議論頂きたい。

○小野委員

他県の事例ですが、ロットの大きい大田市場等につきましては当然卸して終了なんです、その後にJAさんの方で小さい市場分を混載して入れていたんですね。今まではすべての市場（神奈川、新宿）を行くと時間がかかっていたということで、小さいロットの市場につきましては請負事業者に委託して、その分を切り離されるので、それ以降行く必要がなくなる。ただ、問題としては委託費用を誰が出すかということ、運送会社が出す。ということなのでなかなか採算が合わないということで実行しにくいという部分が課題として残っています。一番荷主側の協力ということで見ると10ケース20ケースと行った小ロットのところに対しては市場に向けもっとまとめて出してくれと、最低でも100ケース、300ケースまとまらないと厳しいということでオーダーの出し方を変えて頂く交渉をずいぶんされているように聞いています。

○白石座長

ありがとうございました。他に何かありませんか。今頂きましたご報告等を参考にしてこの協議会の中で新たな取り組みが生まれていくことを期待したいと思います。

それでは次の議題に参ります。議題4「平成28年度パイロット事業について」事務局から説明をお願いします。

(事務局：資料3に沿って説明)

○白石座長

ありがとうございました。それではただ今の説明についてご意見、ご質問等あればお願い致します。

よろしいでしょうか。それでは次の議題に参ります。議題5「平成29年度パイロット事業について」事務局から説明をお願いします。

○事務局

今年度のパイロット事業の実施計画につきまして、本日、ご同席頂いております株式会社日通総合研究所の金澤匡晃様よりご説明頂きます。

(株式会社日通総合研究所 金澤匡晃氏 資料4に沿って説明)

○白石座長

ありがとうございました。それではただ今の説明についてご意見、ご質問があればお願い致します。

○長嶺委員

今日通総研さんからお話しがあったとおり、今週の火曜日私も同行させて頂いて実態調査を行ったところです。そのおかげで先ほど金澤さんから説明のあったような内容が色々分かりました。また、今後とも引き続き太田市場さんと改善に向けた話をしていくという話が出来たことは非常に助かったなと思っています。

そもそも論として10トントラックがようやく入れるスペースで、待機場所も決まってないというそのような内容から確認が出来ました。そして今回30年度もパイロット事業があるというお話しがあったんですが、宮崎は東京の大田市場から遠隔地であり、運賃のコスト上昇があると致命的になりかねないので、個人的には引き続き30年度も継続して実態調査を行い改善に向けた動きをしていければなと思っています。また、牧田委員、伊藤委員にもご尽力頂い

て出発体制（朝積み体制）がしっかり改善できているところもあるので、持続可能な安定した輸送をやっていくことが私たちの為と考えているところもあるので、お願いしたいなと思っています。

日本一の大田市場が、良い悪いとかは別としてこういった実態、人が足りない、派遣で12時間交替でやっとならしているような話もあって、お互いが神経をすり減らしてやっているような話もあったんですが、引き続きしっかり話し合いをして長時間待機がないようにしていきたいと考えております。

○白石座長

ありがとうございました。

○伊藤委員

パイロット事業ではないのですが、日通総研さんの資料（図1）で長い時間の後に宮崎県のトラックはこの後2～3ヶ所都内や近郊を配達して回っていることをお伝えしたくて発言をしました。

○日通総研

あくまでも大田市場の状況ということで資料説明させて頂いた。

○白石座長

よろしいでしょうか。それでは次の議題に参ります。議題6「農林水産省の取組について」事務局から説明をお願いします。

（九州農政局 甲斐広長氏 資料5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・ご質問があればお願いします。

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。

それでは事務局から何かございますでしょうか。

○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、第7回議事概要を九州運輸局のホームページに公表させて頂く予定となっております。次回の開催日程等は、現在3月22日を予定しております

が、1ヶ月前にはご連絡させていただきます。

また、先ほど事務局よりご説明させて頂いたとおり平成30年度はコンサルティング事業を実施する事となっております。従いまして次回開催時までにはコンサルティング事業として取り上げる課題等ございましたらご検討お願い致します。次回はパイロット事業の結果報告を主な議題として予定しておりますので、委員の皆様におかれましてはご多用とは存じますが、引き続きご参画頂きますよう宜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

白石教授、ありがとうございました。
皆様方におかれましては長時間にわたり熱心なご議論を頂きありがとうございました。

以上を持ちまして本日の協議会を終了いたします。