

第7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12月15日（金）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
関野 寛道	鹿児島県経済農業協同組合連合会 野菜振興課 課長
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
井上 和行	ヤマエ久野（株）鹿児島支店 共配課 係長
堀 芳久	日本通運（株）鹿児島支店 管理次長
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	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 （行政側）
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 （欠席）
永田 福一	鹿児島県中小企業団体中央会 専務理事
中村 利秋	（公社）鹿児島県トラック協会 会長

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) 働き方改革をめぐる動きについて
- (3) 各委員会社（団体）の取組状況について
- (4) 平成29年度パイロット事業の進捗状況について
- (5) 農林水産省の取組みについて
- (6) その他

5. 資 料

資料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
資料2	働き方改革をめぐる動きについて
資料3	平成28年度パイロット事業
資料4	平成29年度パイロット事業 報告書（案）
資料5	農林水産省の取組
参考資料1	トラック運送事業における取引環境・労働時間の改善に係る要請書
参考資料2	「荷主とトラック運送事業者のための長時間労働対策セミナー～働き方改革の実現に向けて～」開催案内

6. 開会挨拶

(吉野労働基準部長)

鹿児島労働局労働基準部長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。

本日は、本年度においては2回目の地方協議会ということで、本年度のパイロット事業による実証実験の進捗状況をご報告いただくわけですが、まずは、実証実験にご協力をいただいております荷主のマルイ食品様、運送事業者のマルイ運輸様、セイコー運輸様には、ご多忙の中、取り組んでいただいております。重ねて感謝を申し上げます。

また、鹿児島県の地方協議会としては、鹿児島のトラック輸送に係る改善の取組のため、他の荷主、運送事業者にも参考となる有益な成果が取りまとまりますよう、日通総合研究所の佐藤様にもご支援をいただきながら進めてまいりたいと存じますので、引き続き、委員の皆様には、ご協力のほど、お願いいたします。

さて、先月11月は、平成26年11月に施行された過労死等防止対策推進法に基づく過労死等防止啓発月間でした。

この間、鹿児島労働局でも、過重労働解消キャンペーンを実施し、重点監督や経営者団体、労働組合等への周知啓発の協力の要請、労働時間の削減や年次有給休暇の取得促進に積極的に取り組む企業への訪問・好事例の紹介などに取り組んでまいりました。

そして12月2日には、かごしま県民交流センターで「過労死等防止対策推進シンポジウム」を開催し、定員を超える県民の皆様にご参加いただきました。

過労死等の防止に関する県民の皆様の関心の高さを目の当たりにしまして、鹿児島労働局においても、「過労死等ゼロ」の実現に向けて、さらに取り組んでいくことが求められている状況にあるとの認識を新たにいたしました。

特に、毎回お話ししますが、トラック運送業界は、他の産業に比べ長時間労働の傾向にあり、過労死等による労災請求が多い職種で、業種的にも上位にくる業界です。

当県の場合、他県よりも一層難しい状況にあるとは思いますが、良い働き手を確保し、運送業界が発展いただくためにも、労働環境はもとより、労働時間を長くさせる大きな要因である取引環境の改善もまた、不可欠であることは今更申し上げるまでもないことであります。

そういった本協議会を取り巻く状況の変化もご参考にしていただければと思います。ご紹介させていただきました。

本日も、活発な忌憚のないご議論を賜り、実りある地方協議会となることを祈念し、開会の挨拶に代えさせていただきます。

(小野座長)

こんにちは。流通経済大学の小野と申します。

本協議会も今回で7回目となりました。着々と成果を上げていくことを期待いたします。

今日は年度の途中でございますので、パイロット事業においても正確な結果は出ていないところとは思いますが、熱心な議論を展開していただき、進めていきたいと思っております。

7. 資料説明

「資料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)及び「資料3」(平成28年度パイロット事業)の説明(九州運輸局 宗像課長補佐)

8. 資料説明

「資料2」(働き方改革をめぐる動きについて)の説明(鹿児島労働局 恩田課長)

9. 各委員会社（団体）の取組状況について

（関野課長）

平成28年度のパイロット事業として、熊本県で実施されました「ストックポイント」を設けた中での東京での配送という形は、鹿児島県の青果物では既に実施しております。東京・名古屋・大阪（への輸送）では、現在、「ストックポイント」を設けた中で配送を行い、少しでもトラック運転者の業務改善に繋がればと考えて取組みを進めているところでございます。

また、現在、取り組んでいる内容といたしましては、全国の中央卸売市場に、鹿児島県で約60社が販売しておりますが、取引のある青果会社が多いとどうしても運転者の方にかかる負担が大きくなるため、その集約を行っております。昨年度は、約60社のうち4社に対して、野菜の取引を中止して、1市場に対する販売数量を増やし、同時に取引先を少しでも減らす取組みを実施しております。

それと同時にJAグループといたしましては、現在、複数箇所ある集荷場を集約して、入口と出口（積み込みと取卸し）の両方を大きくすることで大量輸送に繋げて、少しでも荷待ち時間や横持ち時間を少なくできればという取組みを行っているところでございます。

（大山委員）

「荷主」としての立場と「荷受け」としての立場の両方からお話しさせていただきます。

市場（いちば）の場合、「荷受け」がありますので、全国各地から品物を集めさせてもらいますが、（鹿児島の場合）九州の端っこにある関係から、年末などの繁忙期となると、トラックが鹿児島まで来ない、福岡までで止められてしまい、その後は、横持ちをして自分たちで集めなければならない状態となっています。先程の経済連さんとは逆の立場となってしまいますが、品物が小口になってくると、どうしても効率が悪いということで、（福岡などで）止まってしまう。それでは困るので、こちらから自社便などを仕立てて取りに行かなければならないため、また物流が増えるのかなと思っています。

それと併せて、なるべくドライバーの方々を待たせないようにということで、夜間勤務者を増員して、24時間受入体制を整える取組みを実施しております。それに対して、当然コスト負担が出てきますので、それをどのように解決していくかという問題がございます。

「荷主」の立場では、私どもは鹿児島県内の小規模生産者の品物を市場まで集めなければならず、この小さな横持ちをどうしていくかというのが課題となってきております。市場に集まった品物を10t車単位で、大量荷口で東京・大阪まで運ぶ運行は、いろいろ検証できて改善の余地はありますが、（生産者からの）小口の品物を拠点基地までどうやって集めるかが最大の課題となっています。これまでは生産者の方が自分で持って来ることが多かったのですが、やはり高齢化でそれができなくなりつつあり、これをどうやって集めていくか、県内の小規模の（生産者からの）横持ちが一番の課題となってきております。

（恒岡副本部長）

私どもは、運送に関しましては、請負契約という形で、運送会社に工場の中に入らせていただき、物流を行っていただいておりますので、私どもから直接、運送事業者様に注文することはありませんが、拠点が私どもの工場内がございますので、できることは限られております。

まず、私どもが一番に取り組んでいることとしましては、受注から荷物の到着までのリードタイムの徹底を図っております。これはお客様だけではなく、会社の社員、特に営業、受注・注文を受けるところには徹底を図っております。例えば、東京都内への配送であれば、注文を受けて翌日の出荷、中1日おいて次の日に到着する、月曜日に受けた注文を木曜日に届ける、エリアによって違いますが、このリードタイムの徹底を図っております。このことが、運送事業者様の計画的な運行に繋がるのではないかと考えております。

次に、会社内にある荷捌場の整備や照明（の整備）、倉庫内を（フォーク）リフトで動かれます

ので、倉庫内の改装などにも取り組んでいるところでございます。

価格（運賃）に関しましては、基本的には年間の個数の総量を目安に価格を決めております。

あと、私どもが直接携わることはありませんが、いくらか宅配便を事務所から発送することができますので、今回、価格の交渉ということで（運送会社が）こられました。その中には価格だけでなく、（発送）伝票の手書き作成をパソコン、インターネットで実施してもらいたいというご要望もございました。そういうところは、業務の短縮、効率化に繋がるのではないかと考えておりますので、できる限り協力していきたいと思っております。

（小野座長）

酒類の関東への出荷は、一般貨物運送（貸切）と特積み（旧路線）のどちらでされているのでしょうか。

（恒岡副本部長）

両方とも利用しています。

（石原工場次長）

当社では紙パルプを製造しております。本協議会には数回出席させていただいておりますが、ポイントとして感じているのは、トラック運転者の手荷役による積み込み作業の軽減のためのパレット化と、積み込みまでの手待ち時間の軽減の2点が大きなポイントだと感じておりますが、紙パルプは重量物で、大体、1パレット500kg～1t近くありますから、到底、手荷役できる物ではございませんので、荷物はパレット積みでリフト荷役という形態となっております。ですので、パレット化により手待ち時間を軽減するという事は、すでに実施しているということになります。

あと、手待ち時間についてですが、予約システムを活用して空いている時間に積み込みを行ってもらうように話が進んでおりますけれども、当工場での積み込み作業は、トラックで持ってきた荷物を下ろしたあと、運転者の都合のいいタイミングで入ってもらっていますので、こちらで時間指定すると、かえって運転者の方の負担になると考えており、この取組みについても、今のところ当工場では進めていく予定とはしておりません。

この業界の状況のことをご説明申し上げますと、鹿児島で製造した製品は、紙の消費はやはり大都市圏が多いわけですが、当工場でのトラックによる陸送は、工場生産量の約2割で、発送地域は九州管内がほとんど、中国・四国・関西地区までがごく一部といったところで、あまり長距離はないと思っております。それ以外の配送につきましては、特に東京が多いわけですが、1,000トンクラスの内航船、シャーシ、JR貨物さんの5tコンテナを使用しております。よって、（陸送している）九州管内をどうできるかとなるわけですが、当社で考えられることはある程度できていると思っております。これ以上進めるとなると、トラックホームを造るなどというようなものとなりますが、工場のスペース等も限られているため、これ以上の進展は難しいと考えております。

余談にはなりますが、パレットの回収についてのお話が前回もあったと思いますが、紙パルプ業界では、製紙会社の共同出資でパレットの回収会社を作っておりますので、そちらでパレットを集め、ストックして、製紙工場別に仕分けして工場に返すということをやっております。ただ、木製パレットということで、印刷工場に納めたものが、印刷工場が製本業者や顧客へ納品する際に利用されたりするため、製紙会社が作ったパレットが製紙工場に直接返ってくるのがなく、いろいろ転用されて製紙工場に返ってくる頃にはひどく破損している、破損がひどくて使えないから手放して製紙メーカーに返すといったこともございますので、パレットを回収する組織は作っておりますが、再利用という面ではあまり品質が高くないという点は、我々の業界としてはもう少し何とかならないかと期待しているところでございます。

(小野座長)

手待ち時間の発生について、トラックドライバーは荷卸しがあるので、積み込み作業の時間を指定しない方がいいということでしたが、トラックが自社工場で荷を卸すので、積み込み時間を指定しない方がいいということでしょうか。もう少し詳しく教えてください。

(石原工場次長)

製品を運ぶトラックと原材料を運んでくるトラックは全く違うタイプの車両で、積み卸しの場所も違います。発送のトラックは、単独で私どもの荷物だけを運ぶわけではなく、例えば、鹿児島市内までの荷物を下ろして、空になったので、私どもの工場で福岡までの荷物を積み込むということになります。片方の荷物を下ろす時間等が必要ですので、我々では制限しない方がいいだろうと思っているということです。

(井上係長)

当社は卸会社でございます、センター業務を行っています。その中でメーカーから荷物が入ってきてお客様にお届けするということになりますが、メーカーに取りに行く集荷業務と、お客様にお届けする配送業務があります。

集荷業務につきましては、荷待ち時間が発生しており、メーカー・生産者と時間を設定しているのですが、それでも待ち時間が出ているため、現在、その折衝に当たっているところです。

また、拘束時間につきましても、私どものお客様は、宮崎方面と鹿児島におられまして、宮崎方面の拘束時間が延びてくるところとなっておりますので、コースを変更するなどの取組みを行っています。

集荷業務と配送業務をお話ししましたが、配送と集荷が同じコースに組み込まれているため、時間が押しているという現状もございますので、その分離も改善のための取組みとしてさせていただきます。

(小野座長)

食品卸の場合、自家用車での配送（白）と営業車への外注があろうかと思いますが、どのような状況でしょうか。

(井上係長)

外注（事業用）と自家用（白）との両方ございます。

(堀管理次長)

当社で実施できる対応として、輸送方法の変更というものがございます。いわゆるモーダルシフトと言われるもので、トラックによる輸送からJRコンテナを使った輸送や海上コンテナを使った輸送への変更といったものです。海上輸送では一度に大量の荷物を輸送できますし、シャーシ輸送（トラック荷台のみ）やコンテナ輸送（JR・海上とも）に切り替えることは、運転者の省力化につながりますし、環境にもやさしい輸送方法です。但し、こちらについては、輸送日数（時間）がトラック輸送よりプラス1日程度となるため、我々の自助努力とお客様のご理解が必要となりますので、お見積りの段階、又は提案の段階からそういった取組みのお願いを併せて実施しているところでございます。

それから、鹿児島だけでやっているという取組みではありませんが、先程からもお話が出ているように、小さいロットを1台のトラックで運ぶのではなく、お客様のご理解をいただいたうえで、積み合わせていくつかのお客様の荷物をいっぺんに運ぶ、共同配送の取組みも実施しております。

また、人材の関係で申し上げますと、私どもは鹿児島市内だけでなく、川内や志布志などにも

拠点がございませう。海運、引越、重機建設など、得意とする業務の部署がそれぞれあり、忙しい時期が違ふ場合も多々ございませうので、人材の活用という点では、対応できる個人の技術を向上させて、社内の応援態勢を活性化させるよう取り組んでおります。これは県内だけでなく、県外の営業所とも積極的に連携するよう進めているところでございませう。

(小野座長)

鹿児島は、関西・関東から最も遠い箇所に位置しており、JRでの輸送は600kmを超えないとなかなか使えないということがありますが、最近でも新しい顧客を獲得するケースがありますか。

(堀管理次長)

運賃の他、輸送日数の関係もありますが、シフトすることにより、トラックよりJRの方が安く運べるという例もございませう。今でもお客様に検討していただき、切り替えるケースはございませう。

(上窪部長)

当社の場合、およそ8割方が中越パルプの荷物、主にチップ・紙等を運んでおりますので、ドライバーの荷役負担はほとんどないと思っております。その中で、労働時間を短縮するための方策をいろいろと検討しておりますが、この協議会で荷待ち時間の削減のため、いろいろと取り組まれており、時間設定を実施されていることをお聞きしますが、その場所で荷待ち時間がないとしても、ドライバーはどこで待っているのだろう、近くであればその時間に合わせて行くことができますが、例えば、福岡・大阪まで、この時間に行ってくれと言われてたら、何時に到着してもその近くにいななければいけません。ならば、そのドライバーたちは、どこかで待たなければいけない、その場所(荷主)では荷待ち時間がないけれども、入るまでの間、道の駅やパーキングエリア等で待たなければならないなら、拘束時間は全体的に見なければいけないのではないかと感じております。

あと、ドライバー不足、トラック台数の減少が言われている中で、独自に取り組んでいるのは、JR貨物のコンテナ、確かに九州管内はトラックの方が安いのですが、JR貨物さんにとっても「この場所には空コンがなかなか入ってこないから、送ってくれたら安くできますよ。」というような話もできるので、具体的にそのような場所を一つ一つ当たって、そのトラックを効率がいいところに回すような取組みを行っています。

(鳥部委員)

これまで荷主の皆様のお話をお聞きし、いろいろと真剣に取り組んでいただいていると感じました。感謝申し上げます。

私どもの会社の仕事は、大きく3つに分類できると思います。長距離運送、それとチャーターで配送する仕事、もう一つは共同配送ですね。

まず、長距離に関して言えば、特に例を挙げるなら、切り花の輸送をやっています。先程、経済連さんから話がありましたが、熊本の事例のような形態はとっくにやっております。関東では関東の事業者が運んで大田市場で卸している、大阪では大阪で提携業者に卸しておりますので、そこに卸して後は運んでもらう、そういった形でやっております。配送に伴う労働時間の短縮は、長距離の中でも工夫してやっているのかなと思っております。

後程、説明があると思いますが、今回卵の輸送で中継輸送を実施して、関東方面は中1日おきますが、大阪は翌日着が結構ありまして、そこがどうしても拘束時間をオーバーしてしまうというところがありましたので、そこをどうにかしようと今回から取組み、今後どう発展させていくかという課題が残っております。

次にチャーター業務ですが、これはヤマエ久野様からお話がありましたが、業務内容の見直しということで、今まで配送した車両が集荷も行っていたのですが、それを分離していただき、(労働時間を)短縮するという取組みを行っております。

共同配送につきましては、集荷を全てパレット化しまして、関西・福岡からの便の労働時間を短縮、作業の効率化ができるということで荷役の軽減に取り組んでおります。

労働時間に関しては(時間短縮が)実現できていない部分がありますので、もっと努力して見直す必要があると痛感しております。

(黒木委員)

当社は食肉関係の長距離が中心で、青果物とは違い、鮮度は重要ですが、チルド品にしても冷凍品にしても、明日までに届けなければならないということではなく、若干の猶予があります。ただ、一番遠いところで東京まで行っておりますので、長距離の労働時間をどうするかが課題ですが、荷主様によって、行き先によって、それぞれ違ってくるため、パイロット事業のガイドライン等を参考にしながら、ルート毎に荷主様ときめ細かい打合せが今後必要になってくると実感として感じております。

その中で、昨年度、全農チキンフーズ様のパイロット事業があり、その時のルートと似たルートを当社でも運行しており、集荷時間が変更されて、だいぶ改善された実例もあります。

その他、当社独自でできることとして、まず、単純に休息期間をしっかりと設けるためにフェリー輸送を増やしていくこととしましたが、フェリーは乗る台数、出航時間が決まっておりますので、それに間に合わせなければならないという問題が出てきて、鹿児島からは志布志発か宮崎発がメインなのですけれども、1年半程前から、行き先にもよりますが、新門司まで陸路で行き、新門司から名門大洋フェリーの大阪行きに乗船、12時間程フェリーに乗りますが、その乗船時間はすべて休息期間にカウントできるため、劇的に拘束時間をそこで切ることができるということを是非利用しなければならないと思い、特定の荷主様ですが、特に関東向けで最初の卸し場所の時間、関西にしてもフェリーの到着から十分余裕がある卸先であれば、最後は東京まで行きますが、大阪の都市部輸送が許せるような配車組みをして、なおかつ、それより先に出庫してもらおうといったことを事前にご相談申し上げています。

だいたい、鹿児島を昼一番13時、13時半に出発していけば、新門司の第2便が19時50分発で、それに間に合えば、翌朝8時半には大阪南港に着くということで、十分に休息がとれるルートを組める、そういったことをやっていけば(労働時間短縮が)できるのではないかとということで、そういう便を増やすようお願いして現在やっているところでございます。

ただ、これはいたし方ないことですが、フェリーを使った場合は、コストがかかってまいります。大阪まで陸路で行くと、燃料費等によっても違いますが、ざっくりでいうと、6万円程かかります。ところが、フェリーを新門司から使うとプラス2万円、全部で8万円程かかってしまいます。そのコスト増は、当然、運賃に上乗せはできておりませんし、当社で吸収しなければならない、そうしながらもしっかりと休息期間を確保していく努力をできるところでやっという取組みを実施しております。今後、荷主様といろいろと細かい話をさせていただく中で、やはり本音を申し上げますとコストがかかっておりますので、丁寧にご説明しながらご相談していく必要があると感じております。

いずれにしても、最初に申し上げたとおり、長距離が一番時間がかかるというところですので、リレー輸送にしていくのか、それともフェリーを活用していくのか、何らかの形ですべて解決していかなければならない、時間はかかるかもしれませんが、今後、取り組んでまいりたいと思っております。

(鳥部委員)

経済連様にお聞きしたいのですが、先程、販売先を集約されたというお話がありましたけれど

も、どのような前提条件で削減されたのでしょうか。

(関野課長)

経済連内部でいろいろな基準がありますので、細かくは言えませんが、野菜全体の取扱高が少ない方からというのが基本的な考え方で、その他いくつかの基準によって集約させていただきました。

(鳥部委員)

先程の青果の話ですが、関東や関西で提携していると申し上げましたが、もっと細かい青果市場まで花を持って行ったりしていました。生産者の方に、花市場だけでやってほしいとお願いして、青果市場は廃止し、配送先を減らしました。

(大山委員)

どなたにお聞きすればいいかわかりませんが、JRコンテナで、以前あった冷凍コンテナが今なくなっておりましたが、今後復活する予定がありますか。JRを使いたいのですが、青果物だとどうしても温度管理の必要性があります。

もう1点、青果物は「べた積み」で行きますので、10t車や20フィート、40フィートでは卸し方にものすごい時間がかかってしまいます。それを効率的に行おうという時に、ウイング車を使いたいのですが、ウイング車は温度管理ができないので、温度管理ができるウイング車があるのかどうかお聞きできればと思っております。

(堀管理次長)

冷凍コンテナがあるかないかと言うと、なくなっていないと思います。ただ、鹿児島駅に保有しているかとか、いつでも対応出来るかというところは、申し訳ありませんが確認が必要でございます。

※以下、後日確認

冷凍・冷蔵コンテナは、特にJRコンテナは数量が少ないようです。頻度や物量、また、片道なのか往復なのかといった点、海上コンテナでは対応できないかといった点を含めて個別に検討が必要かと思っております。

(大山委員)

トラック輸送以外のルートを見つけないといけないので、JRにしても船にしても実験はしているのですが、常に温度管理の心配があります。

(堀管理次長)

はっきりとは覚えていないのですが、冷蔵コンテナを使用するには、リース料又は使用料がかかると思います。丸和通運さんの冷凍コンテナが、それぞれのターミナル駅から持ち込みたい駅までのレール運賃は別途かかるということですがけれども、鹿児島駅ターミナルまで持ってくる運賃又は確保自体が可能かについても、申し訳ないのですが、記憶がはっきりしませんので調べてみないとこの場ではお答えすることが出来ません。

10. 資料説明

「資料4」(平成29年度パイロット事業 報告書(案))の説明
(株)日通総合研究所 佐藤)

(小野座長)

資料P7についてですが、鹿児島島のドライバーは、古賀サービスエリアで乗り換えて、鹿児島に帰ってくるということですが、車の乗換地点は、サービスエリア内だったのでしょうか。それとも営業所内だったのでしょうか。

(佐藤)

サービスエリア内で乗換えを行っております。

(小野座長)

サービスエリア内での乗換えということは、下りのトラックについても、一旦、サービスエリアに入って、帰り荷を積み込み、いわゆる対面型のリレー輸送を実施したということですか。

(佐藤)

ドライバーの方は乗用車でサービスエリアの外までおこしいただき、ドライバーの方がサービスエリアに入っていていただいて乗り替わり、(鹿児島島から運転してきたドライバーは)空いた乗用車を使って福岡の営業所まで戻っていただきました。

(小野座長)

わかりました。

こういった場合難しいのが、トラックでお互い乗り換えようとする、上りのサービスエリア・パーキングエリアと下りのサービスエリア・パーキングエリアは、基本的に別々の場所にあることです。九州自動車道には上りと下りが交流できる場所がほとんどないのです。

また、高速道路の外で乗り換える場合、高速道路を一旦出てしまうので、高速料金が高くなってしまいます。実証実験で何カ所かは通しの料金にしていますが。

(鳥部委員)

資料のとおり、私どもが実運送事業者ですが、今回、中継輸送を実施したのは、労働時間短縮のため、大阪まで行こうと思ったら13時間ないし16時間以内に行けるわけではないので、必ずどこかで休息を取るか、あるいは、中継輸送を行うしかないわけですが、今回、荷主様のご協力により、中継輸送を実施できました。

1回目のトライアルで時間がかかりすぎていますが、この時は、福岡のドライバーが初めての卸先だったので、高速道路のインターチェンジを下り間違えてしまい、一つ先のインターチェンジまで行ってしまったものです。ですので、時間としては2回目と3回目の平均を取っていただいた方が適正な数字になると思っております。

いずれにしても、最終的にはコストの問題となってきますが、その部分については、何も触れておりません。我々としても、1名のところを2名で運行しておりますので、コストがかかっておりますけれども、逆に今回、パレット輸送にいただいたことによって、積載率が3割くらい落ちてしまい、荷主様側も輸送コストが上がってしまっております。その問題解決をどうしていかは永遠の課題のような気がしますが、どうしてもこういう形で取り組まないと対応していけないということです。

このパレット輸送の後に、荷主様側では、次のステップとして、ロールボックスでの卵輸送のトライアルを実施しております。これはどんなことかということ、加古川のセンターまで持って行くのですが、ここで加古川での配送先別に仕分けしてロールボックスに積み込んでおります。これまでは、加古川のセンター側の作業が発生するので、こちらから出荷する段階で、ロールボックスで仕分けするという取組を実施されているということで、ますます作業負担は軽減しております。ただし、ロールボックスとなった場合には、積載率が5割になってしまいますので、その

問題をどう解決するか、加古川でかかる人件費とペイできればいいのですが、いずれにしても輸送コストは上がってしまうというのが現状でございます。

11. 資料説明

「資料5」(農林水産省の取組)の説明(九州運輸局 宗像課長補佐)

12. 全体を通しての質疑等

(池田委員)

我々は労働組合ですので、個別の取組はありませんが、先程から話に出ております(労働時間の)上限規制の関係で、自動車運転業務については、(改正法が施行されてから)5年後に960時間という設定をされておりますけれども、やはり人手不足に拍車がかかるのではないかとということと、過労死認定が(全職種で)一番多い状況の中で、この労働時間はいかなものかということも含めて、「時間外労働の上限規制については、一般則と同じ720時間をトラックドライバーにも適用してください。」という署名運動を行っております。7月から署名運動を始め、国会に提出しようと取り組んでおりましたが、国会が解散となりましたので、来春の国会前に提出するため、現在180万筆を超える署名を集約しております。提出までには190万筆程度にはなる見込みですが、いずれにしても運送業界として、いろいろな課題がある中で、やはり人手不足と過労死の問題が一番大きい問題としてこのような行動を行っております。来春の国会前には提出するとのことで、先日、東京の記者懇談会で発表したとの記事が出ていましたけれども、そのような取組を行っていることをご報告いたします。

(鳥部委員)

資料の日付が全て和暦で表記されていますが、これを西暦に変えることは問題がありますか。

(久保田首席運輸企画専門官)

問題ございませんので、次回より対応させていただきます。

(鳥部委員)

(来年度のパイロット事業の)予算が大幅に増加しておりますが、何か実施される予定があるのでしょうか。

(宗像課長補佐)

30年度も引き続き(パイロット事業を実施する)ということになりますが、様々な取組みがあるうちの一部という形となりますので、この金額の全てがパイロット事業に使われるわけではございません。

13. その他

(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。

私の方からは、3点、お願いとご報告をさせていただきます。

まず1点目。「平成30年度パイロット事業の対象集団について」でございます。

「資料2」の最後のページ(P3)、「資料3」の最後のページ(P7)をもう一度ご覧ください。

先程、運輸局及び労働局から説明いたしましたとおり、「パイロット事業」につきましては、当初、昨年度と今年度の2年度で実施するとされておりましたが、来年度も引き続き実施する予定でございます。

事務局といたしましては、10月下旬からトラック協会を中心に、これまでの取組内容と異なる事案を模索すべく、対象集団の選定作業及び要請に取りかかっているところですが、本日、皆様にご呈示できません。

つきましては、今年度及び昨年度同様、対象集団の選定及びその取組内容等につきましては、事務局に一任させていただきたいのですが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声を受けて) ありがとうございます。

それでは、引き続き、選定及び要請に当たらせていただきます。

2点目でございます。

《参考資料1》をご覧ください。

この要請書は、当県独自の取組として、11月6日に、商工会議所、経営者協会、中小企業団体中央会、JA鹿児島県経済連の4団体を訪問しまして、要請行動を行った際の文書でございます。表面が各団体の長あて、裏面が会員あて、最後のページが要求内容でございます。これに、要求内容毎のリーフレットを添付して、会員への周知をお願いしたところでございます。

各団体により、会員への周知の方法は異なりますが、ある団体からは227に及ぶ企業に郵送していただきましたし、事務局の方でもご提供いただいた会員企業名簿等を整理したうえで、今週12日火曜日に、541に及ぶ中小企業関係組合あて、トラック協会より郵送したところでございます。

3点目でございます。

《参考資料2》をご覧ください。

こちらは、年明けの1月30日に開催します「荷主とトラック運送事業者のための長時間労働対策セミナー」の開催案内でございます。

「資料1」(P6)でも説明しましたとおり、昨年度より、全国において開催しております「生産性向上セミナー」につきましては、前回の協議会で「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うので、できたら労働局などの主催でやっていただけないか。」というご要望がございましたので、運輸支局・労働局・トラック協会3者による主催として開催させていただきます。裏面が「次第」でございます。(3)「荷主の協力による改善事例の報告」につきましては、昨年度のパイロット事業対象集団として、ご協力いただきました「全農チキンフーズ株式会社」から発表していただく予定にしております。

この開催案内は、既に11月17日に開催しました「中継輸送の実現に向けた先進事例フォーラム」への参加者に配付しましたし、トラック協会の会報誌である「かごしまトラック情報」12月号に掲載済みですが、どれだけの荷主の皆様にご参加いただけるかが最も重要なことだと認識しておりますので、前述しました企業等名簿により、一昨日の13日水曜日に、810に及ぶ企業・団体あて、トラック協会より郵送したところでございます。

荷主委員の皆様におかれましては、参加の働きかけにご協力いただきますようよろしくお願いいたします。私からのお願い、ご報告は、以上でございます。

14. 閉会挨拶

(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。

本来ですと、委員を当局の委員であります局長の加賀が出席し挨拶するところですが、所用により欠席のため、私から代わってご挨拶申し上げます。

本日は、活発なご議論をいただきありがとうございます。

トラック事業においては、他の産業と比べて長時間労働・低賃金の状態にあり、運転者不足が深刻化する中、労働環境の改善は喫緊の課題となっております。本年3月に決定された「働き方改革実行計画」においては、自動車運転業務についても、改正労働基準法の施行期日の5年後に、時間外労働の上限規制が導入されることとなりました。しかしながら、設定された猶予期間を待

っているのは、深刻なドライバー不足を解決できず、この先、物流が機能しなくなるおそれがあります。

こうした中で、国土交通省においては、関係者と連携し、生産性の向上、取引環境の適正化等に取り組み、長時間労働を是正するための環境を整えていくこととしております。その一環として、今年度、標準運送約款の改正、待ち時間の記録義務付け等、制度改正を行ったところですが、これらの取り組みを実効性あるものにするためには、トラック・物流事業者だけでなく、荷主の理解・協力が必要となってきます。そのため、九州運輸局としては、トラック協会、九州経済産業局、九州農政局の協力を得ながら、荷主団体への直接訪問、セミナーの開催等を通じて、荷主協業に対する働きかけや周知を行っているところです。

また、「パイロット事業」においては、全国のパイロット事業の事例等を踏まえて、取引環境・労働時間改善のガイドラインを策定することとしております。本日いただいた意見・助言等を踏まえて、パイロット事業において好事例が得られるよう尽力いただければと思います。また、昨年度の事例に関心がある、取り入れたいなどの考えをお持ちの事業者がおられましたら、気軽にご連絡・ご相談いただきますようお願いいたします、

国土交通省としましては、今後も必要な施策を検討・具体化していくこととしておりますが、関係省庁や荷主等の協力を得ながら、今できることを一つ一つ取り組んでいくことが必要と考えております。最近、労働時間や運賃の問題、労働者不足の課題がいかにかに深刻であるかということが多くの方々に理解されつつあります。この機会をとらえて、着実に課題を解決していくことが必要と考えておりますので、委員の皆様、事業者の皆様方におかれましても、ご協力の程よろしく申し上げます。本日は、ありがとうございました。