

## 第8回トラック輸送における取引環境・労働時間改善

熊本県地方協議会

平成30年3月23日（金）

### 1. 開会

【事務局】 ただいまより第8回トラック輸送における取引環境・労働時間改善熊本県地方協議会を開催いたします。

皆様方におかれましては、ご多忙の中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。申しおくれましたが、私、事務局を担当しております熊本運輸支局の荒井と申します。後ほど坂本座長に議事進行を交代するまでの間、司会進行を務めさせていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

失礼ながら、これから先は着座にて進めさせていただきます。

まずは、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。まず1枚目、議事次第、それから委員名簿、出席者名簿、そして配席図、それから資料1としまして、トラック輸送における取引条件・労働条件改善に向けた取り組みについて、資料2としまして、プレガイドライン平成28年度パイロット事業事例集、資料3としまして、働き方改革の推進に向けた特別チームの編成について、資料4、29年度パイロット事業の結果報告、資料5、平成30年度コンサルティング事業について、資料6、農林水産省の取り組み、参考資料としまして、青果物輸送用ワンウェイパレットの研究開発、それから、先ほど追加いたしました、頭に資料2と書いております、農産物の一貫パレチゼーションの実現方策について。資料は以上でございます。不足はございませんでしょうか。議事の途中でお気づきになられましたら、ご遠慮なく事務局にお申しつけください。

また、本協議会は、議事録作成のためICレコーダーにより録音しております。何とぞご了承ください。

次に、本日の出席者でございますが、本来、お一人ずつご紹介すべきところでございますが、時間の都合もございますので、大変恐縮ではございますが、今回、人事異動等によりおかわりになられました委員の方についてのみご紹介をさせていただき、そのほかの方につきましては、お手元にお配りしております委員名簿と出席者名簿によりご紹介にかえさせていただきますので、ご了承ください。

それでは、ご紹介します。

ヤマト運輸株式会社熊本主管支店長、大澤政弘様でございます。本日は所用により、代理人として副ベース長の古賀義親様にご出席されています。よろしくお願いいたします。

委員がおかわりになられた方は、以上、お一人でございます。

それから、本日はオブザーバーのご出席をいただいておりますので、ご紹介させていただきます。

本協議会のパイロット事業の事務局の株式会社運輸・物流研究室客員コンサルタント、田宮一昭様です。

田宮様には、本日、パイロット事業の結果についてご説明をいただきます。

それから、九州農政局経営・事業支援部食品企業課長の甲斐広長様でございます。

**【田上食品企業課流通・企業係長】** 代理で田上が参りました。済みません。

**【事務局】** 済みません。田上様には、本日、農林水産省の補助制度についてご紹介をいただきます。

## 2. 挨拶

**【事務局】** それでは、本協議会の開催に当たりまして、九州運輸局自動車交通部次長、坂本正弘よりご挨拶を申し上げます。

**【坂本九州運輸局自動車交通部次長】** 九州運輸局自動車交通部次長の坂本です。よろしくお願いいたします。

本日は、局長及び自動車交通部長が業務の都合で出席できませんでしたので、私のほうから一言ご挨拶させていただきます。よろしくお願いいたします。

本日は、年度末の大変お忙しい中、本協議会にお集りいただきまして、まことにありがとうございます。また、日ごろより運輸行政につきまして皆様方よりご理解とご協力をいただいておりますことを、この場をおかりしてお礼を申し上げたいと思います。

ドライバーの不足をはじめとする取引環境・労働条件等の課題解決につきましては、これまで荷待ち時間の記録義務づけ、荷主勧告制度の運用見直し、標準運送約款の改正が実施されてきました。

その中で、標準運送約款の改正に伴う現状としまして、熊本における新約款の適用に伴う料金の届け出のあった事業者につきましては、全体の64%となっております。

一方、旧約款を使用するといった事業者は、全国平均で約14%となっておりますが、熊本県におきましては、わずか2事業者となっております。手続の済んだ事業者のほとんど

の方が新約款を適用されております。これは、トラック協会において、約款改正の趣旨を広く通知いただくとともに、運輸市場のご理解のおかげと感謝しております。

手続の済んだ事業者は、九州平均の54.1%に比べ、熊本県は64.2%と高い割合になっておりますが、今後も100%を目指しまして、約款改正の浸透に向けた取り組みを行っていく予定としておりますので、皆様のご協力をお願いいたします。

また、九州運輸局では、これまで各県で開催される生産性向上等の各種セミナーへ、九州経済産業局や九州農政局のご協力をいただきまして、多くの荷主企業に参加いただいております。熊本では、荷主企業に取り組み事例を発表いただき、有意義なセミナーであったという声を聞いております。

今後も、こうした機会を活用して荷主企業へのアピールの場を広げていきたいと考えております。あわせてご協力をお願いいたします。

さて、今年度の熊本県のパイロット事業は、手待ち時間・荷役時間・拘束時間の三つの課題解決に取り組んでいただいております。本日は、このパイロット事業の結果について報告があることになっております。また、次年度は、コンサルティング事業として継続して実施することとなっております。

昨年度と今年度の2年間に実施しましたパイロット事業の取り組み成果は、来年度にガイドラインとしてまとめられ、取引環境・長時間労働改善の普及・定着を進めていくこととしております。

取引環境・長時間労働改善については、運送事業者と荷主企業が協力して取り組む必要があります。来年度、取りまとめられるガイドラインがその取り組み方法の参考になればと期待をしております。

本日は、委員の皆様により、取引環境・長時間労働の改善に向けての活発な議論をいただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。

**【事務局】**      ありがとうございました。

大変申しわけございませんが、カメラ撮りはここまでとさせていただきます。

それでは、これより先につきましては、坂本座長に議事の進行をお願いいたします。

### 3. 議事

**【坂本座長】**      皆さん、おはようございます。桜の花もいよいよ満開かなというような

状況になりました。大変お忙しい中、お集まりをいただきまして、大変ありがとうございます。

今、次長の坂本さんのほうから、この間の経緯と今日の課題をお話しいただきました。その線で進めていきたいと思っております。

幾らかの成果が出ているということもあると思うんですが、先ほど説明がございましたように、新約款適用につきましては、熊本は全国平均より高い数値で60%を超えるということで、これは昨年末、熊日さんのほうで取材をして、記事にまとめていただいております。後でも資料でお配りいただければと思うんですけども、そういう形でマスコミの方の協力も得て、いろいろな成果が上がっているということではございますが、今日、いろいろご報告をいただきまして、その質疑の中でさらに深めることができればと思っております。

今日は報告と質疑が主でございますので、皆様方の意見を取りまとめる時間は、最後の全体のところで幾らかいただくということでございます。そのときにご意見をいただければと思います。会長のほうからも、問題提起があるということでございますので、最後に、議論を進めて、この2年間の成果を挙げることであればと思っております。どうぞよろしくをお願いします。

後は着座で進行させていただきます。

それでは議事に入ります。まず、議事1のトラック輸送における取引条件・労働条件改善に向けた取り組みについて、事務局から説明をお願いします。

**【事務局】** おはようございます。九州運輸局自動車交通部貨物課の宗像と申します。

私のほうから、取引条件改善、それからトラック輸送に係る働き方改革の推進について、資料1、それから資料2、続けてご説明をさせていただきたいと思っております。大変失礼ですが、着座にて行わせていただきます。

それでは、資料1からです。ページを開いていただきまして、まず1ページ目、こちら、先ほど挨拶の中でもありましたとおり、標準貨物自動車運送約款の改正に伴う手続きの件数になっております。11月4日の標準運送約款改正について、それぞれ認可申請及び届出の状況を九州内での各県ごとに2月16日現在で取りまとめたものでございます。資料の作成の関係上、ちょっと前になりますが、ご了承いただきたいと思っております。

九州での手続率につきましては、一般・特積みで約半数ほどとなっております。こちらを眺めていただくと、各県によって大きな乖離があります。手続率の低い県につきまして

は、事業者への周知が行き渡っていなかったり、荷主との交渉が進んでいないといった要因があるようございまして、運輸局としましても、再度郵送等による周知等の対応を行っていくことにしております。

次のページに移っていただきまして、2ページ目、こちらは全日本トラック協会が公表していますトラック運送業界の景況感です。

四半期ごとの発表で、「今回」というところにつきましては、平成29年10月から12月分、「前回」のところは7月から9月分、「前々回」のところは4月から6月という形で見たいと思います。

こちら、一番上の一般貨物のところでは、黄色で示す「やや上昇」が増加し、水準が上がっているというのが見てとれると思います。また、宅配、特積み貨物についても上昇が見られることから、事業者の自助努力とあわせて、約款改正の影響も若干あるのではないかと考えております。

次のページをお願いします。

標準引越し運送約款の変更でございます。こちらは、引越しに関する解約や延期手数料の引き上げ等、消費者ニーズの多様化やドライバー不足の課題に対応するため、標準引越し約款の改正を行い、1月30日に公布をされました。改正の内容につきましては、大きく二つあります。

まず一つ目は約款の適用範囲で、積み合わせによる引越し運送を行えるといったもの。これまで引越しにつきましては、少数荷物でも、車両を貸し切りにより行うものが一般的でしたが、今後、単独世帯数の増加が見込まれる中、1台のトラックで複数の引越し利用者の荷物を運送する、積み合わせ運送による引越しに対応するもので、ドライバー不足の中、1台でも少なく対応できるものとして、今後大きく利用が増えるのではないかと考えられております。

次の4ページ目、二つ目になりますが、こちらは見積書記載内容の確認と解約・延期手数料率でございます。②の「解約・延期手数料について」の「改正前」にあります内容をほかのものと同程度の解約・延期手数料率にすることで、直前の解約・延期の抑制によりまして、手配した車両・ドライバー等が活用されないといった事態の発生を減少等につなげる狙いになっております。

この標準引越し運送約款につきましては、6月1日が施行の予定ということで進めておるところです。

続きまして5ページ目です。ここからは、トラック輸送に係る働き方改革の推進の事項に入っていきます。

まず、自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議でございますが、2月20に第3回の会議が開催されました。

こちらは、前回、取りまとめられました、各省庁が、直ちに取り組む施策につきまして、取り組みの進捗状況や行動計画の策定方針が、報告・検討されたところでございます。

行動計画の策定につきましては、平成30年春ごろまでということになっておるんですが、現在のところ、具体的な日程は決定しておりませんことをお伝えしておきます。

次に6ページですが、先ほど言いました、直ちに取り組む施策についてでございます。こちらは、前回、第7回の協議会において概要をお話ししておりますので、時間の関係もありまして、内容のほうは、今回、割愛させていただきます。

次の7ページからは、その進捗状況になってきます。7ページ、施策の取り組みの一部につきまして、抜粋をしております。

まず、1. 生産性向上で「たくさん運んで、しっかり稼ぐ」では、トラック・バス・タクシー事業のかけ持ちの制度化によって、物流総合効率化法の枠組み等を利用した物流の効率化としまして、例で載っていますが、宮崎交通による貨客混載の事例など17件を認定しているところでございます。

また、「短い時間で効率的に運ぶ」では、荷役の機械化支援でテールゲートリフターの導入補助の実施。さらには、28年・29年度で実施しましたパイロット事業を継続する形で、平成30年度はコンサルティング事業ということで実施する計画となっております。

続きまして、8ページですが、2. 多様な人材の確保・育成におきましては、高速道路のサービスエリア・パーキングエリアを利用した中継輸送の実証実験・運用を検討。また、サービスエリア・パーキングエリア・道の駅における駐車スペースの活用について、高速道路内の休憩施設等への一時退出を可能とする実験の実施ということでありました。

実は、こちらにつきましては、29年度の福岡のパイロット事業におきまして、当実験場所の一部を活用し、中継輸送の実証実験を行った事例もございます。

続きまして、次の9ページです。

こちら、国土交通省以外につきましても、環境省・経産省でも取り組みを行っていますが、ここでは、農水省の進捗状況についてご紹介したいと思います。

農産品物流のパレット化につきましては、昨年10月に設置しましたパレット部会で検

討を進めておりまして、本年度中に、管理のルールや規格統一化に向けた取りまとめを行う予定ということになっております。

また、物流の効率化・高度化を図るため、ICTを活用しました荷待ち時間の削減、パレット化による荷役時間の効率化等の支援ということになっております。こちらにつきましては、後ほど、九州農政局様よりご説明があると思います。

続きまして、次のページが、行動計画の策定方針です。直ちに取り組む施策の具体化や深掘り、関係省庁が連携した新たな施策の形成など、これら取り組みを継続的に充実・強化し、実効性を確保するといったことを基本的な考えとしまして、自動車運送事業の働き方改革に関する行動計画といったものを、平成30年春ごろに、本関係省庁連絡会議におきまして、策定・公表といった計画でございます。

2. 重点検討項目につきましては、一つ目、荷主に係る協力の確保例では、ホワイト荷主を増やすための方策としまして、労働条件改善に協力する荷主に対するホワイト荷主としての認定、インセンティブの付与、これらを検討していくことになっております。

2番目としまして、長時間労働の是正のための輸送分野別の取り組みの強化。こちらにおきましては、荷待ち時間が長い品目等で運転者の長時間労働是正のための方策として、パイロット事業により蓄積された改善モデルの業界へ向けたガイドライン等の普及・周知の実施といった形になっております。

続きまして、11ページ目をお願いいたします。

こちらは生産性向上についてでございますが、各県トラック協会と共催によります生産性向上セミナーを平成29年度は各県ごとに開催をしてきました。特に、働き方改革の進展を意識しまして、協力を必要とする荷主へのセミナー参加を重点的に呼びかけてきたところでございます。

下のほうで、例を2件挙げております。セミナーにおきましては、熊本や宮崎を例で挙げていますが、荷主による取引環境改善に係る事例の発表等があった会場もあり、今後も荷主に向けた周知の場として必要な取り組みではないかと考えているところでございます。

なお、宮崎県の事例をもう少し細かく紹介させていただきますと、28年度のパイロット事業で経済連が荷主となりまして、フェリー利用確保のため、保冷施設の整備による鮮度保持の実証実験を実施しました。輸送日程が、3日行程から4日行程ということで1日延びても、鮮度保持の効果があるといった成果が上げられまして、これをもととしました運送事業者数社によります長距離運転手の労働環境の改善に向けた検討会、関係者により

ます意見交換、これらを積み重ねまして、荷主への改善要望を行い、事業者と荷主が連携し、現在、取り組みが進んでいるところでございます。

このように、自分の県で行ったパイロット事業が、事業者の枠を超えて確実に自分の県の労働環境の改善の取り組みへ結びついているといった事例を、今、ご紹介させていただいたところでございます。

続きまして、12ページ目をお願いします。

ここからは、前回、協議会におきまして、各県で意見交換を行った内容につきまして、概要をまとめたものでございます。一部紹介をさせていただきます。

まずは農産品等を中心としましたパレット化についてでございます。回収、規格、積載率に関する課題が、どこの県でも導入への障害となっているといった意見が出されました。

こういった中、レンタルパレットの導入による回収に関する一定の改善が見られるといった事例や、パレット化により荷役時間を短縮することによって人件費の削減ができるといった面から、パレット回収費用が相殺できるのではないかとといった案的な考えが示されたところもありました。

また、規格の統一化につきましては、ビール業界におけます統一化の成功事例の話も挙がりましたが、やはり荷種によっては統一化は難しいという意見もあったところでございます。

農産品のパレット化につきましては、中央にていろいろと検討が進められており、どういったまとめがされるかといったところが、今後、注目されるところでございます。

コストに関しましては、荷主と事業者の間で協議・検討を行い、プール化やデポジット化を図ることが必要で、そのことが、回収のための管理に対する重要性、こちらの事業者と荷主による共通認識につながるといった話も出ておりました。

さらに自主的にパレット化について積極的に取り組みを行っている事業者もありまして、時間がかかるが労働時間短縮につなげることができたといった事例も紹介されたところでございます。

なお、輸送の効率化を図るため大型トラックの導入を検討しているが、手積みであれば、大型になる分、荷役時間がこれまで以上にかかってしまうため、パレット化は必須といった話も出ているところでございます。

13ページ目につきましては、拘束時間についてでございます。

解決が必要となる課題としましては、交通事情等の輸送環境による長時間化の発生、そ



れから、労働時間の短縮が図れないような依頼を行う荷主と契約解消を行ったが、こうした荷主が法令遵守意識の低い事業者に請負を回すといったケースが増加しているといった意見も挙がっております。また、荷主の理解・浸透が足りないといった内容の意見も多く出されたところでございます。

その一方で、運送事業者の経営陣が、まず自社の状況を把握することから始め、休憩時間等を運転手に指示し、実行させる。また、配送ルートを経路や時間から見直し検討した結果、拘束時間だけでなく、燃料の使用量削減へ結びつけた事業者もございます。

さらには、荷主の理解・浸透を拡大するため、29年度に行いました各種セミナーを充実させ、なお開催していくことが必要といった意見も挙がっております。

3の共同配送・中継輸送についてでございますが、都心部で他社の営業所が縮小し、配送委託しようにも委託先がなくなっているといった現状、それから、中継輸送では、他者と輸送の条件に合致する事業者がなく、仕方なく自社内、またグループ内で実施することを検討していくしかないといった意見も出されているところでございます。

荷主企業と輸送形態等につきましても協議検討を重ね、荷主の理解を得ながら共同配送を実現させた事業者もありました。中継輸送では、自社グループまたはグループ企業による実施にとどまっている状態であり、他所との協力はまだまだ難しい面が残っている状況でございます。

こうした意見交換を行う中で、やはり荷主企業の理解・協力がいかに重要であるかということをうかがい知ることができたところでございます。

続きまして14ページ、こちらは、優良事業者の認定制度の周知についてでございます。Gマーク、引越安心マーク、それから運送事業者の交通安全対策等への事業所単位での取り組みを評価し、一定の基準をクリアした事業所を認定する制度でございますが、輸送の安全につきましては、労働条件の改善等とあわせ、とても重要な取り組みとなっております。

今回、認定制度を一般向けにPRすることにより、優良事業者の利用促進とあわせまして、運転手の安全に対する自覚と意識向上を図っていくといったものを狙いにしております。

こちらのチラシにつきましては、高速道路のサービスエリア等に設置し、道の駅等にもチラシの設置とあわせまして、ポスター掲示を行っていく計画にしておるところでございます。

それでは、続きまして、資料2、プレガイドライン（素案）でございます。

実は、こちら、プレガイドラインにつきましては、ページが100を超えるため、一部抜粋したものを今回の協議会用の資料としてご用意させていただきました。ページのところが、原本のまま残しているため、数字がかぶってしまって見にくいと思いますが、ご了解願いたいと思います。

このプレガイドラインにつきましては、まず目次を見ていただくと、トラック予約受付システムの導入による荷待ち時間の削減や、パレット活用等による荷役時間の削減など、実施項目ごとに事例进行分类しております。

項目の内容としましては、2ページ目にあります改善の狙いや期待される効果等の説明がありまして、パイロット事業の該当事例へと進んでいきます。

事例につきまして、実施者の概要、事業概要、課題、事業内容、結果、荷主事業・運送事業者のメリット、結果に結びついたポイントの順で解説する内容となっております。

なお、プレガイドラインは事例集といった形となっております、この形がこのままガイドラインになるわけではございません。ガイドラインの本編につきましては、本省におきまして30年度に策定の計画となっており、事例につきましては、各課題ごとに一、二事例程度にとどめまして、取り組みに当たって考慮すべき事項、それから荷主・運送事業者が実施すべきポイントを中心に整理することを考えているところでございます。

30年度の協議会におけるガイドラインの普及・定着は、この夏に確定する予定であります29年度のプレガイドラインとともに用いた取り組みとなってくると考えられておるところですが、29年度のプレガイドラインも、現在のところ、策定するかどうかというところは、まだ本決まりではございません。

熊本の紹介の内容につきましては、9ページからの形で紹介されていきますので、後で目を通していただければと考えておるところです。

私からは以上です。

**【坂本座長】** ありがとうございます。大変盛りだくさんだったんですけども、荷主企業の理解・協力がいかに必要かということで取り組みについての説明がございました。改善された部分と課題で残った部分がまだあると思いますが、プレガイドについての説明もございました。

この点について、盛りだくさんでいろいろご質問もあるかと思うんですが、ここで聞いておきたいということがございましたら、どうぞお願いをいたします。ご発言の際は、一

応所属とお名前をお願いいたします。

多くの事例で、うまくいっているなというケースと、実際なかなか難しいなという部分が出てきているんですが、それでは、後でまた、まとめて時間をとりますので、整理をしていただいて、そのときに伺えればと思います。それでよろしゅうございますか。

それでは、次の議題に参ります。議題の2は、働き方改革の推進に向けた特別チームの編成について、事務局からの説明でございます。よろしくお願いいたします。

**【事務局】** 熊本労働局労働基準部監督課長の斉藤でございます。最初に少々おくれまして申しわけございませんでした。私からは、資料3の働き方改革の関係で、特別チームの編成について、ご説明をさせていただきたいと思っております。恐縮ですが、着座で説明させていただきます。

資料3に入ります前に、経過というかご報告がございますけれども、前回、昨年12月18日に開催しました第7回の協議会におきまして、私のほうから、働き方改革関連法案の動向について説明をさせていただきまして、今通常国会の会期中に提出されるのではないかとご説明をさせていただいたところでございます。

その後の状況でございますけれども、裁量労働制の問題が出てきておりまして、法案の問題の関係で、法案の提出時期が不透明な状況になっております。報道のベースでの情報でございますけれども、裁量労働制の規定の部分については、削除した上で提出予定となっている状況でございます。

働き方改革関連法案は今現在このような状況でございますけれども、働き方改革の必要性については変わってございません。働き方改革を通じまして、労働者の労働条件の確保・改善を図っていくということでございますので、来年度、労働基準行政におきましては、労働時間に関する法制度の周知とこれを遵守していただくための指導に力を入れていくということとしておりまして、特に中小企業の事業主の皆様に対して、きめ細かな相談・支援を行うこととしております。

それが資料3でございますけれども、具体的には来月1日から、全ての労働基準監督署におきまして、労働時間に関する法制度の周知と指導を集中的に行う特別チーム、労働時間改善指導・援助チームというものを編成いたしまして、労働基準監督署に労働時間相談支援コーナーというものを設置いたします。

特別チームは2班に分かれておりまして、労働時間相談・支援班と調査・指導班ということで編成いたします。

特別チームの役割ですけれども、資料の「記」の2のところに「特別チームの役割等」と記載してございますが、支援班のほうは、中小企業の事業主の皆様に対して労働時間に関する法制度を理解していただいた上で、長時間労働の削減のための取り組みを実施していくことを促すためのきめ細かな相談・支援等を労働基準監督署の職員が行うこととしております。

それと2面をごらんください。指導班は、いわゆる監督指導をしておりますけれども、長時間労働の是正の取り組みを強化していくために、労働時間改善特別対策監督官というものを編成いたしまして、長時間労働の抑制と過重労働による健康障害防止を重点とした監督指導を行っていくこととしております。

もう一つの(3)のコーナーでございますけれども、こちらは主に中小企業の事業主の皆様に対して、労働時間に関する法制度の周知、長時間労働削減のための助言・支援などを行うこととしておりますので、トラック輸送事業の事業主の皆様方にも、このコーナーをぜひご利用いただきたいと思いますと考えております。

内容につきましては、まだ、どういったことをコーナーでやるのかあまりイメージが湧かないところもあると思いますが、来週、このコーナー、特別チームについての広報を実施したいと思っておりますので、詳細につきましては、その広報を通じまして皆様方にお知らせをしたいと考えております。

私のほうからは以上でございます。

**【坂本座長】** どうもありがとうございました。来年の4月からの特別チームの編成の内容についてのご説明でございました。

これは、そういう形で進むということでご了解をいただくということをお願いをしたいと思います。働き方改革については、今後の動向次第ということになります。

それでは、議題の3に入ります。今日の一つのテーマでございますけれども、パイロット事業の結果報告ということで、これは量が多いんですけども、運輸・物流研究室の田宮様のほうから、できるだけ簡略にということをお願いをしてあるそうなので、よろしく願いいたします。

**【田宮客員コンサルタント】** 運輸・物流研究室の田宮でございます。

資料4と書かれておる資料に基づきましてご説明をしていきます。着座にて失礼いたします。

資料4、表紙でございますが、これがこれまでの経緯でございます。この資料につつま

しては、途中まで前回の協議会でもご説明申し上げておりますので、前半のところはおさらいということで簡単にご説明させていただきます。

表紙ですが、第1回検討会が8月7日に開かれて、対象集団の顔合わせを行っております。そのときには、私どものほうでヒアリング等をさせていただき、10月13日、第2回検討会におきまして、実証実験の概要につき、ご提案をしたところでございます。そして、その後、2月1日までの間に実証実験を行っていただき、評価・分析を行ったところでございます。

また、このときの経営セミナーにおきまして、対象集団の発荷主と運送事業者が参加いたしまして、今回の実証実験の概要を発表していただいております。

続きまして、めぐりまして、こちらが対象集団の概要で、発荷主・着荷主がタカラスタンダードさん、着荷主のほうは営業担当ですので、物流には実際にはかかわっておりませんが、いろいろサービス面のことになりますので、参加していただいております。実運送事業者が株式会社内田陸運さんということです。

そして次のページですが、これが今回の内容でございます。発荷主は福岡県の鞍手にありますタカダスタンダードさんの物流センターですが、こちらの物流センターは、工場と一体となった第一倉庫、それから新しくつくった第二倉庫、二つの倉庫があります。

それで、対象集団の内田陸運さんは、こちらから熊本県内に配送するのも、大型車もしくは4トン車で自分のところの拠点に持って帰って、そこから2トン車で、主に建築現場に配送するというような物流になっております。

その次のページですが、輸送戦力ということと、それから輸送状況ですが、今説明した内容とかぶりますので、こちらの説明は省略いたします。

次のページ、物流の条件ですが、第一倉庫は鞍手工場と一体となっています。したがって、こちらの倉庫からは、この工場で作られたものを主に出荷されております。この中で問題になってきますのが、真ん中あたりに書いていますパレットパースというパレットごとに上階から搬送されてくる積み込み場所があるんですけども、こちらが非常に遅いということです。ここが、今回は問題となっております。

第二倉庫は2017年5月に稼働を開始して、これができることによりまして、それまでは他の倉庫に入れられていた他工場やベンダーさんからの品物をこちらに集約しております。それによりまして、運送事業者さんは、この敷地内での2カ所積みに——実際は4カ所積みなんです。になりまして、それまでの離れた外部倉庫への集荷がなくなったと

いうこととございます。

その次のページですが、物流の条件ということで、写真が下のほうに出ております。ご存じの方もいらっしゃると思いますが、タカラスタンダードは、流しやお風呂といった水回り系の住宅建材がお得意の会社でいらっしゃるしまして、したがいまして、この写真を見ていただいてもわかると思いますが、品物は非常に異形のもの多くて、積み込みには熟練を要すると。上積みするもの、下積みするもの、いろいろありますので、そういうところがわからないとなかなか積み込みができないということです。

それで、その次のページにタイムチャートがございます。これが、内田陸運さんの福岡の物流センターから熊本までの横持ち便です。こちらの1週間の運行状況です。全部で六つの6日間の表があるわけですが、真ん中あたりのところが荷役時間ですね。グレーの色になっています。上の赤いところが運転時間です。これで見ましてもおわかりのとおり、荷役時間が非常に長い。特に、荷役時間の一番右側にあるところが、この鞍手での積み込み時間なんです。これが長いということが見てとれます。

次のページにそれを数字に直した表がございます。これで見まして、下から3行目のところに拘束時間がございまして、この時間が、いわゆる原則時間の1.3時間を超えておる、もしくはそれ以上であるというところが多い感じになっています。

一番上に鞍手到着時間というのがございますが、この鞍手の物流センターに到着した時間との関係性を見ると、鞍手に到着した時間が遅いとき、例えば木曜日は15時に到着しておりますが、この日の荷役時間——対象業務積み込み作業と書いておるところですが、この鞍手での積み込み作業は2時間10分で終わる。しかるに10時半に入ったその前日、水曜日は5時間20分かかっているということで、傾向として、遅く入ると早く積み終わる。ということは、結局荷物の出始めから待機しなくても、荷物が出切ってから入ると早く積み終わるのではないかと、この表の比較でございます。

ということで、次のページは今の説明でございますので省きまして、もう1枚めくっていただいて、そういうことから、物流の効率性と労働時間から捉えてみたわけでございます。

まず物流の効率性から見ますと、積み込み作業が長いこと。それから、出荷の手待ちが発生しているということですね。この手待ちが、実は手待ちとはっきり出ているわけではございませんで、いわゆる荷役時間の中に、合間合間に手待ちが入ってくると。要するに荷物を積んでは休み、積んでは休みみたいな形になっているわけです。

そのようなことがなぜ起こるかという、住宅建材の場合、一応入れる家のサイズですとか、いろいろなものに合わせて、最終的には加工がございまして、5割程度が受注生産となっております、その製造の問題、うまく上がらなかったということがあって、完成入庫待ちになることがあって、積み込みの当日に完成してくるものもあります。

それと、労働時間からいきますと、拘束時間が、先ほど言いましたように、原則時間を超えることが多い。それから、労働時間自体が長い。大体、平日で超勤が4時間を超えているという状況になっております。これでいきますと、平日4時間ですから80時間で、過労死ラインの時間は守れないということになってしまいます。

それで、私どものほうで改善の提案をしたのが次のページでございます。

これまでも、発荷主の工場は、先ほど説明しましたように、第二倉庫を稼働させて外部倉庫を廃止にしたり、それから、新しい運転手が来ると荷役作業会社——倉庫内の荷役を担っている会社に積み込み補助員を出させたり、いろいろと手は尽くしてきておるといふことです。

また、タカラスタANDARDさん全社としまして、運送業者会議というのを開いておられまして、業者の声を酌み上げるといふことを日ごろから行っておられます。

また、運送業者では、積み込んだトラックの運転手に、基本的には、持って帰ったときにおろし作業をさせないと。翌朝、個配をする2トン、4トンの運転手が寄ってたかって荷台からおろすというふうな作業態勢をとっております。繁忙期にはちょっと手伝うこともあるとは聞いております。

そういうことで、我々のほうから、改善案を出しましたのが、まず一つには、先ほどご説明しましたように、到着時間が遅いと早く積めるということは、それだけ荷物がそろっていれば早いんだろうということでございましたので、1社当たりの積み込みバッファを増やして、連続して積み込みできるようにするという。それから直送エリアというのがありまして、この福岡物流センターから福岡・佐賀・大分につきましては、大型でどんと持って帰るのではなくて、個配をする4トン・2トンが直接すると。というのが、車両数が多くなりますので、このあたりも一旦どこかに持って行って積ませるような形にしたらどうかというような内容をいろいろとご提案したところでございます。

そして、次のページですが、実際に行った実証実験の内容でございます。

三つの案をお出ししております。A案が、最も手待ちが発生するパレットバースの出荷方式を変更して、今まで一つのレーンに1台の車をつけていたところを2レーンで1台に

する。要するに、無理やりバースレーンをあけるということですね。それによってバッファを増やして、そろっているパレット数を増やす。それによって車両の滞留時間を短縮する。

B案としましては、第一倉庫、第二倉庫、同時受付ということで、内田陸運さんは最低でも大型車2台は必ず出していますので、これを1台ずつ別々のところにつけて、同時に作業を開始するというをやってみたらどうかと。

それから、C案は、内田陸運さんの受付時間の繰り下げ。今までは11時に来いということになっておりました。内田陸運さんの都合でおくれるときには、おくれますと連絡して集荷時間を繰り下げてもらっていた。それをレギュラー的に遅い時間に来いという形に変更をするということでございます。

この三つを、次のページに実験実施カレンダーというのがございますが、段階的に実施していったわけです。10月13日から、まず簡単なC案、受付時間の変更だけを始めて、あとA案、B案につきましては、システム変更が必要でございますので、そのシステム変更を待って順次開始したということでございます。

この結果が次のページに出っていますが、表になっています。

A案のパレットバースの件につきましては、58分かかっていたものが41分、17分の改善。これは平均値でございます。同時受付につきましては、これは逆に3時間6分から3時間12分になって、6分赤という形になっております。また、受付時間の繰り下げが、4時間37分が3時間19分で、1時間18分。これが一番大きかったということになります。

A案・B案・C案につきましては、積み込み作業の開始からトラックが離れるまで、タカラストانダードさんのほうで全部時間を記録してもらっております。この結果がこういう形になっております。全てタカラストانダードさんのデータから引き出したものです。

次のページが、今度は運送業者のタコグラフからとったデータです。これはタカラストانダードの物流センターの中に入った時間、それからそこから出て行った時間をタコグラフから拾っております。これでいきますと、ドライバーAは27分短くなっている、ドライバーBは9分長くなっているということになります。ただし、これは、このタカラストانダードさんの業務を行う前に別の業務をやっておりまして、その業務終了後、タカラストانダードさんの中に、例えば、パレットの返却とか、そういう用事が入ってきているということなんです。ただ、早く入っても、積み込み時間が13時に変わりまして、指



定されておりますので、それまではそこにトラックをつけてずっと手待ちしている状態だったものが、トラックをつけずに、計画的な休憩時間に振りかわっておりますので、労働時間自体は短くなっていると言えると思います。

ということで、最後にこれをまとめておりますが、メリット・デメリット、発荷主にとりましては、荷待ちのトラックが、バースにとどまっている時間が短くなっておりまして、その分、ほかの運送事業者がそのバースを使うということで運用効率が向上しているのではないかと。

それから、運送事業者、内田陸運さんは、車両の午前中の運用の幅が広がった。今まで11時に入らないといけなかったのが13時にやるようになって、午前中に別の仕事を片付けることができるということ。また、荷待ち時間を、計画的な休憩時間に振りかえられますので、労働時間が短縮したということになります。

結果に結びついたポイントにつきましては、発荷主さんが、自社の責任、まずは自社のコストを負担し出荷方法の変更を行ってくれたこと。また、倉庫内荷役を担当している会社が積極的に協力をしていただいたこと。また、内田陸運さんは日ごろから発荷主に対して、非常に積極的にああしたらどうか、こうしたらどうかと改善の提案を行っていたということがあります。

また、ここに書いてございませんが、住宅建材の配送といいますのは、その配送レベルが、その先の大工さん等の工程に影響を与えるということがありまして、ビジネスにも配送サービスというのが非常に影響を与えます。そういうことで、タカラスタンダードさん自身が物流に関心が強く、また今般のドライバー不足に対する危機感を非常にお持ちであったということも大きかったかなと思っています。

また、今後の課題ですけれども、一部の実験で結果が出ていないんですが、これは倉庫の委託会社の実際の作業員の方が、この趣旨をあまり理解していないところがあると感想で言われておられまして、今後もこのやり方を続けて、この趣旨を徹底させて効果を出したいというふうに発荷主自身が発言されておられます。

また、運送業者さんは、この対象業務以外にいろいろ業務、運送屋ですから、どうしてもあいた時間があるのは避けようがないわけですけれども、そこもちゃんと労働時間を考えて取り組んでいただくことが大事だと。

また、これもここには書いてございませんが、先ほども、事務局のほうからご説明ありましたけれども、新標準運送約款を適用しますと、積み込み時間というのは別建てという

ことにできるわけでごさいます、これをするによりますと、発荷主が努力をすれば運賃は下がるということになりますので、これの適用も、今後検討していく必要があるかと考えております。

その次のA4——これは実はA3でもうちょっと大きくなるのですが、これが今申し上げましたことを集約して先ほど説明がありましたガイドブック、事例集にこういう形で載せますということをつけておりますので、後でご覧ください。

私のほうからの説明は以上でございます。

**【坂本座長】** 大変ありがとうございました。コンパクトにまとめていただきまして、ポイントがかなりはっきりしたと思いますけれども、荷主さんのほうのいろいろな努力と、それから実施計画の成果というものがここにあらわれたと思いました。

ただ業種が違いますので、ここに出てきたものをインプリケーションとしてどういうふうにご集まりというか、トラック業界全体に出ていくのかというのは、一つの課題かなと思います。

これについて、何かご質問等ございましたら。これはかなり異形のものを積み重ねていくと。ただ工場のシステムの中なので、これは、坂梨さんいかがですか。例えば、果実だとかそういうところでこういうインプリケーションというか、聞いて役に立つなというようなことが何かございましたか。突然で申しわけないですが。

**【坂梨委員】** 経済連の坂梨でございます。やはり一つは、荷主の、青果関係で言いますと、分荷業務の範囲に位置するのかなと思っております。業種が違うということでおっしゃいましたけれども、基本的には一緒のことだと思いますので、その辺も参考にさせていただきながら、荷待ち時間あたりの短縮は考えていきたいと思っております。

**【坂本座長】** ありがとうございます。特に待ち時間のところであるとか、非効率になっていたところを効率的にして、それを単に待ち時間ではなくて休憩時間に転換できるとか、そのことが、全体として、コストの引き下げであったり、拘束時間の引き下げになったりということが、インプリケーションとして出てきたということでございます。

またお気づきの点があったら、後でご意見を伺いたいと思っております。

それでは、議題の4、平成30年度のコンサルティング事業について、事務局から説明をいただきます。よろしくお願いいたします。

**【事務局】** 平成30年度のコンサルティング事業ということで、資料5、1枚紙になりますが、こちらでご説明させていただきます。

平成28年・29年度、この2年間で全国各県でパイロット事業を実施してまいりました。先ほども若干触れましたが、直ちに取り組む施策におきまして、平成30年度は、さらなるノウハウの蓄積等を目的に、コンサルティング事業を実施することとなりました。

今回は、対象事業集団が各ブロック2地域程度ということで、九州におきましては、宮崎・鹿児島、この2県で実施を計画しているところでございます。

両県につきましては、取り組みに関しまして荷主がとても関心を持っておりまして、積極的に参加を要望してきたところでございます。

若干、事業の計画の内容を見ていきますと、宮崎では、28年・29年度と続きまして、発荷主さんが農協経済連さんになっておりまして、着荷主となります市場における労働時間の短縮に向け深掘りをしていく形で実証実験を行うこととなっております。

発荷主さんにとっても、実は着荷主さんよりも弱い立場といったお話も伺っております。そういった中で、いかに今度は着荷主のほうにメスを入れていくかといったところが注目されるのではないかと考えております。

次に、鹿児島県でございますが、こちらは食肉処理加工品の輸送につきまして、長距離輸送における拘束時間短縮の実証実験を行うといった計画でございます。

九州、特に鹿児島・長崎につきましては、中央からの距離も特に長距離ということにもなってきますので、こちらはそういった中身につきましても追求していくといった内容でございます。

コンサルティング事業につきましては、平成30年度にこの2県に対しまして、実証実験を行う予定にしておりますが、九州ブロックとしての取り組みになるという考えから、該当県でない県——熊本も含めましてですが、においても、協議会の中では、進捗状況等、随時ご報告していければと考えているところでございます。

私からは以上です。

**【坂本座長】** ありがとうございます。

平成30年度のコンサルティング事業は、宮崎・鹿児島ということで、さらに深掘りをして進めていくというご報告がございました。これは、今さっきの話もそうですが、深掘りをしていろいろできるかなということで期待ができると思います。

それでは、農政局から農林水産省の取り組みについて、説明をいただきたいと思います。よろしく申し上げます。

**【田上食品企業課流通・企業係長】** お世話になります。甲斐の代理で参りました田上

と申します。よろしく申し上げます。

皆様には、資料6ということで、農林水産省の取り組みという資料をお渡ししていたところでございますけれども、その中で、まず1ページを開いていただきますと、パレット部会の検討内容・スケジュール等とございます。これに関して、本日、追加資料としまして、農産物の一貫パレチゼーションの実現方策についてということで、資料2になっていたと思いますが、お渡ししております。一番下に資料があるのではないかと思います。30部しか持ってきとらんどと思ったけん、\_\_\_\_\_ごめんなさい。

農産物の一貫パレチゼーションということで、30年の3月末に取りまとめを行いますということで上がってきたのが、この農産物の一貫パレチゼーションの実現方策ということでございます。

会合を開きまして、その結果、統一規格のRFIDつきのパレットを共同利用・管理する循環利用モデルをつくりますよということと、パレットの紛失等を防止し、持続可能な事業ができるように全国的な取り組みへと拡大していきますということです。パレットの一貫パレチゼーションの実現方策につきまして、こちらの資料になりますと、30年の食品流通合理化促進事業の一貫パレチゼーションの取り組みということで、4月以降に業者を公募しまして、その後、公募された事業者さんから、皆様、流通業の方々に、このパレチゼーションの取り組みに参加いただけませんかということでお話があるかと思いますので、よろしく申し上げます。もし、荷受け側とお話がつきましたら、この協議会のほうにご参加いただいて、共同利用の取り組みに参加いただければと思っておりますので、よろしくお話ししたいと思います。

その他の農水省の取り組みについての金額といったことは、前回の協議会のほうで報告させていただいておりますので省略させていただきます。

**【坂本座長】** 以上でございますけれども、この取り組みについていろいろご協力方もあると思うんですが、何かご発言とか、確かめておきたいということにはございませんでしょうか。よろしいですか。せっかくの機会で、いろいろお話があったんですが。

それでは、以上までの議題の2、4、5、6とあったんですけれども、言い忘れたとか確認をしておきたいということがございましたら。上田さん、うんうんと言っておられますが、何か質問がありますか。どうぞ。お名前から申し上げます。

**【上田委員】** 済みません、AZUMAの上田といいます。今、農産物のパレットの共同利用ということで、これが全国でネットをつないだらすごいなと思いつつながら、農産物を

輸送されている城東さんとかで、「今、農産物はバラなの、それともパレットで行きよつと」と聞いたら、バラと言われたんですね。やっぱりパレットで行くと、市場あたりですごくスムーズに行けると思うんですけど、バラとパレット積みの積む量がやはり違うと思うんですね。だから、そのあたりが「どうなんだろうね」と今言っていたところだったので、その整合性がすごく……。

【坂本座長】 その「どうなんだろうね」というのは、お隣と話しした内容はどういうことなんですか。

【上田委員】 「いやいや、まだパレット積みじゃないよ。バラだよ」というところでした。スイカでも一緒ですけど、きれいに満杯でいければいいなど。

【坂本座長】 それをバラじゃなくてパレットでやるには、パレットに積むための何かの問題があるということですか。それはやればできるということですか。

【上田委員】 やればできるんでしょうが、数の問題かなと思います。

【坂本座長】 では、武藤さん。

【武藤委員】 手野運送店と申します。パレット積みが一番いいんですけども、トラックの規格がパレットに合いにくい。

【坂本座長】 それは、どうですか。パレット積みの話で、トラックの大きさについて。

【坂梨委員】 パレット積みも、そういったのを以前から検討はしてきたんですけども、今おっしゃるように、パレットを使うことによって2割積み込みができない、積載効率が落ちるとか。

【坂本座長】 今、その2割積み込みができないという積載効率の問題が一番の問題なんですか。

【坂梨委員】 一つあるんですけども、各大消費地に向けての発送ということで、熊本は遠隔輸送産地なものですから、そういうところで、パレットの利用率あたりを確認したんですけども、ほとんど九州あるいは北海道から消費地に向かう長距離のトラックに対しては、パレットの使用率が、今のところまだ数パーセント、ゼロパーセントというようなレベルで、やはり都心に近いところについては、8割、9割というような使用率があるものですから、積載効率の部分が一番なのかなというのは感じています。

【坂本座長】 その辺は調査というか、運輸支局とかいろいろなところで持っているデータなんかどうなんですかね。全国状況で出ているのと、パレットの2割うまくいかない積載効率の問題が中央と地方ではかなりばらつきがあるという話なんです。

【事務局】 国土交通省としては、その積載率の部分についてのデータは特に出しておりませんので、大変申しわけございませんが、こちらで発表できる感じではないです。

【坂本座長】 この点、いつも積載量が、過積みの部分があるんですけども、効率のときにトラックの基準に合っていないという部分をどうするかというのがはっきりしない  
と現実にはうまくいかないのかなというので、ぜひ、これは調査と、それから地方での発送の実情のところに合わせてまた検討をいただければと思います。

【事務局】 パレットの使用につきましては、先ほどちょっとお話ししました中央のほうでもパレット部会というところがありまして、そこでパレットの回収のルール化、それから規格の統一化、これらについて、現在、検討等も行われていることになっておりますので、その辺の結果が、今年度までに出るかどうか、まだはっきりはわかりませんが、何か出るのではないかとと思われまます。

【田宮客員コンサルタント】 先ほど言えばよかったんですけども、一応全国部会で統一パレットということで、T11ということで110×110を使用しますということになっております。

【坂本座長】 はい。それは武藤さん、今の話でいいですか。ちょっと補足を。重要なことなので、ここだけまとめて、パレット部会で議論しているのと同じでここで議論に出してもらおうというようにしたほうがいいので。そのほか、何かございませんか。

【荒川委員】 一つだけ教えてもらっていいですか。

【坂本座長】 はい、どうぞ。

【荒川委員】 続けざまに九州産交の荒川でございます。参考資料の中に、青果物輸送用ワンウェイパレットの研究開発という資料が してございます。見方を教えてもらいたいんですけども、8ページに載っている価格等の1パレット180から270円、1個20円から30円のと看という表示と、18ページの試算シートの中の青果物1キログラムあたり2円弱という表記がございませす。

ということは、2キログラムあたり2円ということは、ざくっといくなれば、この発泡スチロールのパレットが14枚分、1日だったらそれだけしか積みませんけど、これは2万円相当かかるという見方でよろしいんでしょうか。

それと、12ページのところでございませすけども、パレットの処分方法等について。これは廃棄物で処理されるんでしょうか。それとも有価物として処理されるんでしょうか。リユースすることを前提と書いてありますけれども、そこを、もし教えていただけるのであるな

らば、よろしく申し上げます。

【坂本座長】 わかりました。お答えいただくのは国土交通省ですか、それとも。お互い譲り合っておられます。

【事務局】 済みません、こちらのワンウェイパレットの研究開発の内容につきましては、この後、ご説明する予定だったんですけれども……。

【坂本座長】 ああ、そうですか。

【事務局】 いいえ、実はパレット化につきましては、現在……。そうしたら、説明してよろしいですか。

【坂本座長】 はい。そうしてください。

【事務局】 パレット化につきましては、パイロット事業は別に独自で取り組みを進めておられる事業者の方もおられます。また、パレットをレンタルとか以外にも、例えば段ボール製のパレットを導入とか、そういったことを検討している事業者もあるという話を聞いております。

そういった中、ワンウェイパレットにつきましては、農産品をはじめとしますパレット化において、回収の課題といった部分がクリアできる手段の一つということで考えられているところでございます。

実は、この資料につきましては、先日、長崎の協議会のほうで、長崎県が研究開発ということで担当がおりまして、そちらのほうから出席していただいて、このワンウェイパレットの研究開発につきまして発表いただきました。

実は詳しい内容というものは、私どものほうではわからず、長崎県の担当のほうに今回質問の内容をお受けして再度ここに確認させていただくという形をとらせていただきたいと思いますので、そこら辺をご了承いただきたいと思います。

せっかくの機会ですので、この場で私、ざっくりとですけれども、紹介させていただきたいと思います。

まず、1ページ目でございますが、この取り組みは、農林水産省の予算によります、中央の予算ですね、長崎県の農林技術開発センターを中核としまして、JA様、それから製造会社さん、研究開発企業さん、運送事業者さん、これらからなりますコンソーシアム、いわゆる集団によりまして、発泡スチロールを使ったパレットの研究開発を進めてきているところでございます。

2ページ目になりますが、主な研究開発の内容としましては、発泡スチロールを使った

ワンウェイパレットの開発、それからパレタイザといわれるパレットへの荷つけを行うロボットになりますが、こちらへの対応の研究内容ということになっております。

3ページ目ですが、まずパレットの開発でございます。こちら、コストと耐久性の面から発泡倍率を60%——倍率が下がると強度が増すということになりますが、その分、材料を多く使うということで、コストが上がるということにもなってきます。としまして、重量は、約1.6キロ程度。こちら、木製になりますと20キロから30キロぐらいということになりますが、大変軽量化されるということになります。

強度につきましては、800キログラムを限度としまして、二方挿しと四方挿しの2タイプを開発しておるという内容でございます。

4ページ目からは輸送試験に入っております。中身を見てみますと、玉転び・腐敗果調査、作業時間の計測等を実施し、成果を見ておるところでございます。

5ページ目からは、パレタイザ対応の研究、それから処分方法の検討、効果の試算などを実施しておるところでございます。

21ページまで飛びますが、注意事項としまして、床で凹凸がない場所で均等に積みつけを行うことが重要と。特に、22ページの写真にあります、袋ものにつきましては、パレットに均等な重量配分ができないため破損してしまうおそれもあるということでございます。

また、フォークリフトでの操作につきましては、25ページにありますとおり、フォークの部分突き当てたり引きずったりすることに弱いといった点もございます。また、管理上、特に注意が必要な事項もあるということでございます。

ワンウェイパレットにつきましては、まだコスト的に高いといったところもございますが、全農さんをはじめ、一部での導入が始まっておると聞いております。まだ課題は残っておりますが、作業時間の効率化が図られるといった観点からは、今後、注目される内容のものではないかと思っております。

先ほども若干触れましたが、この内容につきましては、実際担当しております長崎県のほうから説明していただいた内容でありまして、こちらとしましても、詳しいご説明まで至らなかったことにつきましてはご了承願いたいというふうに思います。

また、質問の内容とかにつきましては、また取りまとめまして、長崎県を通じまして回答のほうを取りまとめたいと思います。

それから、もしかなうのであれば、また来年度の協議会の中でも、長崎県の担当者をご



招待して実際に現物を見てもらうというのも一つよろしいのかなと個人的に思うところがございます。

【坂本座長】 ありがとうございます。担当のほうからもう少し詳しく聞いたほうがいいかなと思いますが、荒川委員含めて今ご意見ございましたけれども、とりあえずざくっと、また長崎のほうに聞いておいていただければと思います。

大体以上で用意したものが終わりでございますけれども、今までの中のパレット以外でお気づきの点、何かございましたでしょうか。ご発言いただければと思いますが。古里さん、山本さん、谷崎さん、よろしいですか。

【谷崎委員】 商工会議所専務理事の谷崎と申します。先ほど、国交省のほうからコンサルティング事業についての実証実験の話がありました。その前の資料をお聞きしている中で、これは荷主企業と輸送業者の間に入るコンサルティング、アドバイザーの方がいて、それをハンドメイドで一つ一つ事業所ごとに解決していかないとなかなか進まないのかなという感じを持った次第です。

周知については、私どもも役員会とかその会合を通じて周知いたしますが、どこまでそのあたりが周知しているのかという感触をなかなか得られない状況にあります。

そういう意味では、一番詳しいのは輸送業者の皆様方だと思いますので、それぞれの意見を聞いて荷主業者に伝えられる、そういうコンサルティング、あるいは最初にできるアドバイザー的な制度で、何か国あたりの補助の中で、一つ一つの問題解決をするハンドメイドのやり方を徹底していくのが一番いいかなと。その希望をとりながら、まず希望されるところから順次改善をしていくという方向が、一番早道ではないかということを感じとった次第です。

以上です。

【坂本座長】 非常に有益なご提案だと思いますので、参考にさせていただければと思います。そのほかございませんでしょうか。せっかくの機会です。鶴屋の松原さん、本田技研の中谷さん、何か。よろしいですか。

それでは、矢野さんと山野さん、何かございましたら。

【矢野委員】 それでは、労働側から一言申し上げたいと思います。交通労連の矢野と申します。

当会議は非常に意義ある会議だと私は思っております。今、パレットの問題が出ましたけれども、ベタ積みでいきますと相当労働時間がかかります。

ぜひ、これはお願いなんですけれども、今、トラックドライバーが非常に不足をしています。募集をしてもなかなか来ません。これは何なのかということの一つ、これは国土交通省さん、あるいは厚生労働省さんも、支局でありますけれども、ぜひ考えていただきたい。

労働組合の中でも、いわゆる私ども労働組合も組織人員が少し低いので、全部を網羅することはできませんが、多分、トラックドライバーになりたいか、なりたくないかということで行きますと、やはり労働に見合ったサラリーがもらえていない。それが長時間労働と。長時間労働については、今、皆様方からお話があるように、少しずつ時間が下がってきています。ただし、時間が下がると、当然仕事をしませんので、要するに能率給は下がります。ですから、給与が下がってくる。こういうことになりますので、では、労働時間が問題なのか、サラリーが問題なのか、この辺をぜひとも企業、それから荷主様、そして行政のほうも、ぜひとも考えていただきたい。

トラックドライバーの意識調査というものを1回されております。それも少しご報告をしながら、我々の労働組合としても、積極的にこの問題については取り組んでいきたいと思っていますので、ぜひとも、今の労働者の気持ちというものをぜひ調査をしていただければありがたいなと思っています。よろしくをお願いします。

**【坂本座長】**　　ということで、今、共通の問題のトラックドライバーの不足の問題、今、ありましたように、労働時間を短縮すると能率給が下がるので賃金が下がってしまうという悩ましい問題がありますが、実際、トラックドライバーになぜならないのか、なれないのか。そういう意識調査があつてということで、共通の問題だと思えます。

これはいろいろなところで調べているので、共通で認識してもらいたいと思いますが、多分、そのことで住永会長、ご意見があるんだと思いますので、どうぞ、ご発言を。

**【住永（豊）委員】**　　今、座長からお話がありました熊本県の状況をお話ししたいと思いますが、まずは、このような協議会、今回が8回を迎えるわけですが、この取り組みを行う目的といいますか、趣旨は、私ども運送業界の取引環境の改善あるいは労働時間改善のために、これだけ国をはじめ、それから荷主様、あるいは労働組合様、そしてまた私どもの業界、それぞれから8回を重ねてご出席してこういった会合を開いていただいたということに、これはほんとうに私どもとして感謝申し上げるところでございます。

今、こういった協議会を進める中で、先ほどからお話があつております、あるいは報告があつておりますように、いろいろな角度から、どうしたら改善できるかという取り組み

をしていただいているところでありますけれども、この協議会が始まって、一番大きな成果があったというのは、私は、国土交通省さんで昨年11月4日に施行していただいた運送業の取引約款の改定施行、これが具体的な大きな成果ではなかったのかという思いがしてくるんでございます。

これも、坂本次長さんからのお話もございましたけれども、ここまで行政のほうで面倒を見ていただいている中でございますから、これから先は、私ども運送業者がこのことをしっかり自覚して取り組みをしていかないといけないという思いがするわけでございます。

その取り組みの内容というのは、今日、荷主様あるいは元請企業様にもご出席いただいておりますけれども、こういった状況にあるということをしかりとご理解をお願いしたい。そして、最終的には、暮らしと経済のライフラインということを日ごろから言われているわけですが、この暮らしと経済のライフラインをとめないための取り組みであるということ、基本的なところでほんとうにご理解をいただきたいと思っております。

というのも、私ども、運送業の回転のためにやっていたのだけれども、運送業のためだけじゃなくて、最終的には、経済をどうするのか、ほんとうに運転手不足でトラックが足りなくなる、輸送ができなくなって、それでいいのかということ、社会的に考えをいただきたいなという思いがしているところでございます。

この後の荷主勧告制度というのも、非常に具体化していただきます。こういったことも、今後は行政のほうでしっかりとやっていたらいいものと思っておりますけれども、最終的には、なかなかご理解いただけなかった場合は、荷主様の名前を公表するという制度が具体的に出版されているわけでございますから、やっぱりみんなが一生懸命このことに取り組むようお願いできるように、私どもとしてはひとえをお願いをする次第でございます。

それから、今度、厚労省さんのほうで、働き方改革の推進に向けた特別チームの編成ということ、先ほど、初めて募集させてもらったんですけれども、直観的には、これはまだまだ絞らるっただろうかという気持ちがするんですけれども、ただやっぱりこういったことはしっかりお願いをしたいというような思いでございます。今日はよろしくお願いたします。

それと、自動車運送事業の働き方改革省庁連絡会議の直ちに取り組む項目として63項目が具体的に挙げられていますね。この中身を見てみると、既に取り組み済みのものもありますし、取り組み中もありますし、これから取り組まないかんこともありますけれども、非常に具体的なんです。このことを私どももしっかり勉強させていただいて、さらに取

り組んでまいりたいという思いがするところでございます。

ただ労働基準法の改定の問題が、国交省さんのほうで、今度、5月1日から行政処分の罰則強化という方針が打ち出されていまして、5月1日から施行というようなことでございますけれども、このことは、非常に私どもにとっては、苦しい面もありますけれども、この全体的に輸送を守っていく観点から考えますと、こういったことをやっていただかないと、運送業界だけで自助努力で改善できることではありませんので、全体としては、私は好感を持って受け入れにやいかん、しっかりと守っていかんやいかんという思いしておりますが、ただ、一つだけ、改善基準の中で、1日24時間の中で最大拘束時間16時間、あるいは連続休息期間を8時間とりたいという広告がございます。これは、長時間輸送を減らしていただいている中で、守られていないんですよ。守ることができない理由なんですね。このことだけは、何とか、基準そのものを書きかえることはできなくても、運用の面で弾力的にお願いできないだろうかということ強く要望しているところでございます。

これは、熊本県の農産物の中に40%は関東地区に行っているんですね。40%ですよ。これが運ばなくなったらどうなりますか。そういった観点で物事をご理解いただきたい。そんな思いがいたします。

これは一方、消費地の関東のほうでいいますと、関東に関東の消費量の約20%が九州から行くんですね。これが来なくなって関東は大丈夫かいといった、その辺もあるということでございます。

そういったことで、これは今日経済連さんともご相談をした上で、いろいろな私どもの取り組みもさせていただきました。運輸支局さん、運輸局さん、それから労働局さん、こういったところにご説明をして、ご理解をいただきながら、熊本県あるいは自民党県連、それから県選出の国会議員の先生方、こういった方々に事情を説明したところ、お聞きいただいたと思いますが、県議会議長の名前で意見書というのも県議会で全会一致にはならなかったそうですが、この自民党、公明党のこの意見書が採択されまして、こういうものを国のほうへ上げていただいているような状況でございます。

実情というのは国交省のほうでも相当深く理解していただいておりますので、何らかの弾力的な措置をとっていただけるものかというのは期待をしているところでございます。やっぱり、ほんとうにこれがこのまま進んでいったら大ごとになるということです。これは、運送業以外の方は、日ごろなかなかそういった詳細なことはわからないと思うんです。そ

それを私どもが、運送業が、そういう実情を皆さんにご理解いただくようにご説明をしていく必要があるという思いがしているところでございます。

これは、そういった基準の扱いだけをお願いするのではなくて、私ども自身も改善をせにやいかんという事例もございまして、これは宮崎の事例ですね。宮崎の事例というのは、ほんとうに画期的な取り組みでありまして、こういった側面もこれからといいますか、せんだって資料等はお出ししていると思いますけれども、こういった取り組みをやっていく必要がある。

だけれども、これをやったとしても、宮崎と同じように、中央・関東向けのやつは午前中に出発させるというような取り組みを午前中出発させるというような制度をつくられたんですね。その辺の例としては、これ以上のニーズとか、そういうところは農林水産省のご支援がなければできないところだと思いますけれども、そういう声を上げて、そういったことをやっていただかないと、暮らしと経済を守るということがなかなか難しくなるのではなかろうかという思いがするわけでございます。

それともう一つ、労働基準法改正案が今度の国会で上程されているということですが、この問題を今720時間、月間60時間、これが時間外労働の上限ということで整備されておるんですけども、60時間を超えたら罰則を与えるというのがこの法案の趣旨でございましてね。

ところが、やはり運送業、建設業がそれでは到底今すぐはできないということで、5年間猶予してもらっています。罰則を猶予しているということで時間をいただいているんですけども、残念ながら5年たった後に、運送業は960時間という法案になっているんですね。この960時間というのは、過労死ラインと一緒になんですね。ほんとうに運送業の過労死が多いということを改善するための法案になっているのかどうか、ここら辺が私どもは非常に危惧しております。

この状態でやった場合、トラックドライバーさんは、一般は運送業改正案が施行されたときから720時間、つまり60時間で罰則があるから、720時間を守ろうと企業はどこでも努力していただいているものだと思いますけれども、トラックドライバーは5年たってそれから960時間ですよ。80時間を超えたら5年後に罰則を与えますよという法案ですけども、それでは10年もおくれるんですね。一般の企業の720時間になるために運送業とドライバーというのは10年かかるんです。それでは、今のこの深刻なドライバー不足に対応するのは非常に難しいのではないかと非常に危惧しているところ

でございます。

それから、私ども、これをつくっています前回のときに送られた資料ですけれども、91%の輸送をどうするというものを一番にお配りさせていただきました。ここに書いている内容は、決して大げさなものではありません。実際に、国土交通省あるいは厚生労働省、総務省、そういったところで出された資料に基づいてつくっている資料でございます。これだけ今、運送業はドライバー不足が深刻であるということを皆さんにご理解をいただきたいと思うわけでございます。

これだけの機会をつくっていただいて、私どものために皆さんからご意見をいただいていることに感謝しまして私どもの説明を終わりたいと思います。どうも本日はありがとうございます。

**【坂本座長】** どうもありがとうございました。2点、一つは現実に要望書が出ているという、1日の拘束時間を長くという形にしないと青果物を運べない。これは、ずっと言われ続けてきた話でございまして、ずっと会議をやっていますけれども、まだ改善されていないんだなというのが実感でございまして。この間、ずっといろいろな改善をされているんですけれども、なかなかそういうふうにはいかない。

それから、先ほど議論がございましたけれども、ドライバー不足の解消とは逆行するような形で、今のまま行けば、輸送物は東京に届けるという話とはまた重なることですが、ドライバー不足で果たして運べるのかなという、今回のテーマからいうと、取引環境・労働時間の改善なんですけれども、大もとのところでどうもそうならないのではないかというふうに聞ける会長の発言でございましたので、今日はここでは議論いたしませんけれども、それは大きな課題が残っているということで、一応、その話は締めておきたいと思っております。

時間が参りましたので、まだいろいろ伺いたいんですけども、あと事務局のほうからお願いをいたします。

**【事務局】** 熊本運輸支局からです。

本日の協議会の議事録につきましては、取りまとめ後に第8回議事概要として九州運輸局のホームページに公表予定としております。

それから、次回開催につきましてですが、本協議会のロードマップでは、平成28年度と29年度の2年にわたり実施してきたパイロット事業をもとに、平成29年度以降に長時間労働改善ガイドラインを策定して、取引環境・労働時間の改善の普及・定着を図る

こととされております。

運送事業者はもちろんですが、荷主企業の皆様にも幅広く普及を図ることが重要と認識しておりますので、協議会としてどのように取り組んでいくかが今後の焦点になってくるかと考えております。

したがいまして、平成30年度、最初の協議会では、長時間労働改善ガイドラインの横展開の方法や、その他、取引環境・労働時間改善の普及・定着に向けた方策について、議論していくことなどを予定しております。

皆様には、次回協議会の開催前に議題や討議内容を改めてお知らせしたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

以上です。

**【坂本座長】** 議題も全て協議が終わりました。本日はこれをもって議事を終了したいと思います。大変ありがとうございました。皆様の貴重なご意見、またご提言、これは協議会の検討課題に反映をしていきたいと、特に、住永会長が言われた内容は大もとにある話なので、直接は議論できないにしても、必ず枠組みの中に入れて議論するというふうにしていきたいと思っております。

今回、いろいろ不手際がございましたけれども、スムーズな議事進行にご協力いただき、大変ありがとうございました。

それでは、議事進行を事務局のほうにお返しいたします。

**【事務局】** 坂本座長、ありがとうございました。

最後に、本協議会の閉会に当たりまして、熊本労働局労働基準部長、横田哲よりご挨拶を申し上げます。

**【横田熊本労働局労働基準部長】** 皆さん、お疲れさまでした。熊本労働局労働基準部長の横田でございます。

各委員の皆様方におかれましては、本日は年度末の大変お忙しい中、ご臨席をいただきましてまことにありがとうございました。

本協議会は平成27年度に設置され、今年度で3年目が終了することになります。昨年度から本年度の2回にかけまして、パイロット事業を実施いたしましたが、本年度実施いたしましたパイロット事業につきましても、本日の議事の中でも決まりましたように、荷待ち時間や荷役作業時間の削減等、一定の成果が得られているところでございます。

パイロット事業で収集された事例は、全国で100近くになるかと思いますが、来年

度の平成30年度は、いよいよパイロット事業で得られたこれらの成果を活用して、長時間労働改善ガイドラインを策定し、その普及を通じてトラック輸送における長時間労働の改善策の定着を図っていくこととなります。

本協議会で事務局からご報告しております、中小企業における月60時間超の時間外労働に係る割増し賃金引き上げや罰則付きの時間外労働の上限規制を設ける等の労働基準法の改正を含む働き方改革関連法案につきましては、時期は不透明な状況ですが、今の通常国会に提出が延長され出されているところであり、またトラック業界におきましては、人手不足が喫緊の課題となっています。

このため、先ほど申し上げました長時間労働改善ガイドラインの策定とその普及は大変重要なものであり、その策定等を検討する本協議会の役割は、大変大きいものがございます。本協議会の各委員の皆様方におかれましては、お忙しい方ばかりかと存じますが、来年度も本協議会の運営にご協力ご理解を賜われますことをお願いして、閉会の挨拶とさせていただきます。

最後になりましたが、少し個人的な話で申しわけございませんが、私も本年度といたしますか、今月限りで熊本労働局を去ることになりました。1年間の非常に短いつき合いでございましたけれども、各委員の皆様方、ほんとうにありがとうございました。ということで、改めて閉会のご挨拶をさせていただきます。本日はまことにありがとうございました。

**【事務局】** 長時間にわたり熱心なご議論をいただきまして、ありがとうございました。

以上をもちまして、本日の協議会を終了いたします。

本日はまことにありがとうございました。

— 了 —