

第8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3月22日(木)
13時30分～
- 2, 場 所 (一社)宮崎県トラック協会 総合研修会館 2階研修室
- 3, 出席者 委員11名(治田委員、豊島委員、田原委員、黒木委員、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3名、県ト協3名
日通総研1名

4, 議事概要

会議開催前に宮崎県トラック協会コマーシャルDVDを視聴。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出席者名簿に代える旨報告。
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。

○九州運輸局家邊自動車交通部長挨拶

本協議会の取組に関しましては平成27年度から始まっておりまして、これまで長時間労働の実態調査であったりとかパイロット事業の取組を行ってきたところがございますけれども、今後につきましては実際に長時間労働、取引環境を改善する為の方策について工夫したり定着させていくというステージになってくるかと思っております。昨年度まで全国各県で行ってまいりましたパイロット事業の成果につきましては2月に中央で行われております協議会でプレガイドラインというものが示されておりまして、そちらについては今年度中に取りまとめると言うことを聞いているところでして、パイロット事業の事例を広く周知して展開し、定着を図って行きたいと考えております。

また、今年度の宮崎のパイロット事業におきましては、昨年度に引き続いて青果物輸送の着荷主側での待機時間についてご検討頂いております。本日この結果については報告がなされることとなっておりますけれども、荷卸し時間の削減等成果を得られたと聞いております。昨年度のパイロット事業の成果を踏まえましてトラック事業者様と荷主様の方で協議されまして青果物の輸送体系の見直しが見直しが実現できたという事例がございます。具体的には県内の全てのJAさんが関東や中京方面に青果物を出荷するにあたって出荷計画を前日までに確定させて出荷時間を夕方から正午に前倒しすることによ

ってフェリーの利用がしやすくなる、陸上輸送をすることになった場合でも、休憩とか
休息期間が確保しやすくなるという効果が期待されると言う事例が生まれております。

更に荷主様の場合にも出荷作業時間に余裕が出来た事によって、誤配送の減少とか、
勤務時間の削減につながったという報告を受けておりまして、トラック事業者さんと荷
主さん両方WinWinということが実現できたと聞いております。このような好事例
が生まれたのはトラック事業者さんが荷主さんや関係行政に危機意識を共有し共に取
り組んで貰えるような環境を作る為にご尽力されたことだと思っておりますし、荷主さんであ
ったり関係行政がトラック運転手さんの労働環境についてご理解頂いた結果だと思っ
ております。

九州、宮崎県に限らず農産物の輸送は非常に大事になっておりますので、こういった
好事例をモデルケースに他県にもこういう事例を出していきたいと思っております。取
り引き環境改善だったり労働時間の改善にあたってはトラック事業者さんのみならず、
荷主さんの協力が必要不可欠となっており、荷主さんの理解も進んでおりますので、ト
ruck事業者さんにおかれては荷主さんと良く協議しながら色々取り組んでいって頂
ければなと思っております。

また、政府の取り引き環境適正化に関しましては、今年度これまで荷待ち時間の記録
義務づけと荷主勧告制度の運用見直し、標準運送約款の改正等行っております。標準運
送約款改正に関しましては現在宮崎県における新約款手続きが5割程度にとどまって
おるところでして、これを皆様方に進めて頂きたいと思っております。

また九州運輸局では、これまで九州管内各県で開催される生産性向上セミナーなどを
通じて施策の周知やトラック事業の現状の周知を図ってきたところですが、セミ
ナーの参加にあたってはトラック事業者さんだけではなくて多くの荷主企業さんに参
加いただくことが重要だと考えておりまして、九州経済産業局さん、九州農政局さんと
連携して荷主の参加の取組を行ってきております。セミナーの実施状況につきましても
マスコミ報道等を通じて事業者さん、荷主さんのみならず一般の方にアピール出来たん
ではないかなと思っております。今後ますますトラック事業の施策を進めていく中で、
本日の協議会で取り引き環境、労働時間改善に向けた活発な議論を頂ければと思ってお
ります。

○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

この協議会は通算8回、本年度第3回目の協議会という事です。前回の協議会から1ヶ
月半ほど経過しておりますが、本日もこれまで同様に委員の皆様には忌憚の無いご意見を
頂きまして次の段階につながる協議会にしていきたいと思っております。どうぞご協力よ
ろしくお願いします。

○白石座長

それでは議事に入りたいと思います。議題1「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」、事務局より報告をお願いします。

(事務局：資料1、資料2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。特になければ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3、補足資料について説明。)

○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。特になければ次の議題に移ります。議題の3「パイロット事業の最終報告について」事務局から説明をお願いします。

○事務局

パイロット事業の最終結果報告につきまして、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。

○小野委員

確認ということで、基本的に待ち時間は場外取引の荷物なのか市場内取り引きの荷物なのかお伺いしたい。

○日通総研

場内取り引きの荷物です。

○小野委員

「実施により分かったこと」で、入構までの待機よりも、荷卸しの所要時間の方が6割ほど長いと書いてありますが、入構から荷卸しまでの待機ですか。入構から荷卸しまでの待機時間よりも荷卸しの所要時間が6割ほど長いということでしょうか。

○日通総研：ご指摘のとおりでございます。

○小野委員

宮崎から市場への到着時刻がバラバラであって、到着時刻によってまさに待たされ時間だったり、荷役時間が少し違いますよと分析されておられます。その中で夕方4時よりも前に到着したものについては割と時間が短いと分析されているが、到着時刻にこれだけばらつきがあるものなののでしょうか。同一荷主から発送される荷物は、市場に入る時間は同じような時間に集中するのではないかと考えますが。

○日通総研

基本的には3時以降に入るトラックが多かったのですが、10時台がイレギュラーで、何故このような現状が起きているのか調べてみると、今回は実態調査ということでドライバーさんが書いて頂いたものをそのまま集計する部分がありますので、そこまで溯った調査をしておりませんので把握はできていないのですが、逆に実運送事業者の方々がご出席頂いているので伺いできたとは思いますが。

○長嶺委員

日通総研さんのお話のとおり午前中に入るパターンはイレギュラーで、大体1時30分以降の荷受けが慣例とされてますので、13時30分以降に荷受けが集中するといった状況でございます。持ってくる商品によるんですけれどもトラックさん以外でJRコンテナとか海上コンテナとか活用して航路（宮崎～神戸、大分～清水）で着き方が違う。海上コンテナですと1日前に川崎に出て次の日に大田市場に入ると行ったような比較的余裕のある配送手段となりますので、そういった状況があります。結論から申し上げますと13時30分以降大体徐々に入っていくということになります。

○小野委員

データで見ると中心が12時以降なんですね。13時以降はそう多くなくて、3時過ぎて割とデータが集中してくるんですね。そうした場合、基本的なルーチンとしてみると宮崎発東京市場着は3時、4時以降ということですね。それともう一つ、荷主と一緒に荷役時間が短くなる形で日勤、夜勤の出勤導入とか、あるいは荷卸し順位を指示する指令塔を配置するということが書いてあります。これは宮崎の農産物だけでなく、卸売業から見ると全体にオープンにして他の納品業者、他のJAの商品までも含めて仕組みを改善するような動きに発展していくという風に考えてよろしいでしょうか。

○日通総研

先ほどの業務手順というのは宮崎がキーになるという形ではないという認識ですので、これは実施する事によってたぶん宮崎を含めた大田市場全体の業務が改善するであろうと思っております。

○長嶺委員

今回のパイロット事業で一番ポイントなのかなというのは、業務手順書ということで具体的に踏み込んだ形で市場さんから頂いたというのは非常に嬉しかったです。この作業手

順書をしっかりもらったのでこれを定着化させることが4月以降大事になってくると思います。先ほどからお話がありますように、日勤、夜勤者の時差出勤も3月中にシフトを検討していくという事でしたし、産地側からすると配送車両情報通知書という事で一旦車両の情報などを予め市場さんに繋いでおいて大体入ってくる時間帯を想定して入場して頂くなど改正をしたのは、今回パイロット事業で初めて導入して検証していこうということです。宮崎から試験運用を始めて実際に受け担当を決めてもらったんですけど、この方に本当に宮崎から出たドライバーさんの荷物がスムーズにしっかり荷受けできるかはこれから検証される事だと思います。

○小野委員

基本的には一つの運送業者なり、荷主さんのみ早くなっても全体としての効果は上がっていないので、全体として早くなるような方向で是非動いて行って欲しいなと希望します。

○日通総研

今回は一卸事業者さんの取組でありますので、市場全体が取り組んでいくと言うのが市場同士の中でも問題意識としてあると思いますし、今後そういった方向に続いていくことが理想的であろうかと思えます。

○伊藤委員

確認ですが、今回のパイロット事業の成果は結局業務手順書（案）を頂けたということによろしいでしょうか。

○日通総研

一つの大きな成果だとは思っております。あくまでもパイロット事業としての3月までの結果と言うことであり、実際に成果して大きく花を咲かせて行くにはきちんとこれを遂行していくことが重要なのかなとは思っております。

ただ、うすうすは分かっているにもかかわらずと言うことをきちんと現場と話し合うことをそもそもしてこなかった現状がございました。ちゃんと現場と事務側で話し合いを行ってドライバーさんの荷卸しを優先するんだとしっかり進めていくと言うことが明確になったと言うことが大きな成果であったと思えます。

○伊藤委員

要するに意識改革をしてもらったというのが成果と言うことでしょうか。

○日通総研

ここまでの中では一つの大きな成果だとは思っております。

○伊藤委員

3月中に着手すると書いてあるのですが、2月下旬に着荷主さんに視察に行った時は何

一つ変わっていないですし、配送車両情報通知書の話も元請さんがされるんでしょうけど、そういう話もまだ全然聞いていないので何が成果だったのか、何かこの中でひとつでも検証できたのかをお聞きしたかったのですが。

○日通総研

実際にこれに基づいた輸送の検証は今回時間がなかった面もあり、ご指摘のように体制を整えて、本来であれば検証を行うべきでありますけれども、手順に乗っ取った体制を整える事は3月内には現場では難しいということもあってここまでにとどまっているということはございます。具体的には3月から順次進めていくという話はあったんですけども、その中で担当者での連絡先の配布等は逆に進んでいる状況とか経済連さんありますでしょうか。

○長嶺委員

正直、今のところ連絡はきておりません。ただ、先程からお話ししておりますとおり業務手順書を踏まえて出てきた内容が2月以降急急に入ってきた内容ですので、しっかりやっていきたいと思っています。まず荷受け責任者連絡一覧表の配布とか場内掲示について最低していただいて輸送会社様の方に必ず改善していただき、配送車両情報通知書について、こうしたらいいのではないかなどの意見が2月下旬以降出てきて、様式の確認などまでしかできておりませんので、今お話の合った内容は4月以降順次検証していきたいと考えております。

○白石座長

いろんな論点のはっきりした、それから、連絡先の配布等がまだできていないなどの現時点ではそういった問題があるのご意見でした。他に何かありますでしょうか。

○牧田委員

今の配送車両情報通知書ですが、これについてはGPSを使うという話はないのでしょうか。ほとんどの車両がGPSを装着しており宮崎の車もだいたい半分以上はついていると思うのですが、これを使うとまだまだ簡単に車両の位置情報が出てくるとは思いますがそういう事は考えられていないのでしょうか。

○日通総研

今まで電話でのやりとりで記録も残っていない状況でしたので、それがきちっと記録に残るというところを念頭に考えているところであります。ですので、非常にアナログですがペーパーに残すこと、それを進めていくと、これは配送車両情報通知書だけではなく、どんな問題があったかというやりとりの経緯を(これも今までは電話でのやりとりだけであったのですが)様式で持ってこんなクレームがあり、こんな処理をしたということを文書で残すといったことを今回は進めさせていただいております。

○牧田委員

例えば各社が3時頃に位置情報を確認して到着予定時間をメールで発信する形でやればもう少しスムーズに情報交換が出来るのではないのでしょうか。

○日通総研

受け側が事務所で得た情報を現場に伝えることをしないとうまく行かないと思いますので、そちらの状況も検討しながら今後は必要だと思っております。

○牧田委員

何か約束事を一つ作って実行しないと伊藤委員が言われるように何が変わったのか分からない。こんなこと何回もやっても全然前に進まない。何か一つくらいは決まったことを実行していかないと前に進まないと思います。一つでいいですので見える化をいつからやると言った具体的な事を示して欲しいなと思います。そうしなければただただ会議をして終わっただけになってしまいます。

事務局より、議論が一部議題4「平成30年度のコンサルティング事業について」と関連する内容となってきたので、議題4の説明を行う旨発言

(事務局：資料5に沿って説明。)

○白石座長

平成30年度からのコンサルティング事業につきまして説明がありましたが、これについて何かありますか。

○小野委員

継続案件ということでコンサルティング事業を行うということで、基本的に宮崎に限らず農産物の大阪又は東京への出荷というのは相手の市場が1つと限っていないんですね。ロットがまとまらなくて。大田の後に世田谷行ったり埼玉行ったり横浜行ったり数カ所の市場に卸すというのが大半でございます。今回の調査でも概要版に書いてありますように平均3ヶ所ほどの市場をいくつか回って配達が終了すると言うのが実態なんですけれども、一つの市場の一つの場で数十分短くなっても次に行かなくてはならず、トータルとして運送事業者自体の拘束時間が減っているのかどうか、ここは重要なポイントなんです。そこにつながるには卸しをまず減らすというアプローチ、これは昨年度のパイロット事業で熊本県がやった事例が一つあるんですね。複数の卸し市場については配達を分離して一括して向こうの仲卸に委託してしまうと言う話。そうすると画期的に拘束時間が減るんですよ。市場間の連携、出荷体制の見直しも含めて全体としての時間短縮に是非注意して取り組んで頂きたい。

○家邊部長

パイロット事業報告書の「5. 結果②」で荷卸し時間が削減されたとありますが、具体的にどれだけ削減されたのか詳しい内容を教えて頂きたい。

○日通総研

記載については「削減が見込まれる」と言う表現に改めたい。

○家邊部長

皆様方からご意見があったと思うのですが、具体的にどれだけ出来るかというところがないとなかなか皆さんやった成果を横展開や普及させていくという事が出来なくなってしまいますので、やはり具体的な成果、数値的なものを見えるようにしていかなければならないと思っております。

○日通総研

今回宮崎がコンサルティング事業を実施すると言う中で、今後これを定着させていく、定着内容について検証していく、まさに数字につながる検証というのは進めていく必要があると思っておりますし、今後の取組の中で検証はさせて頂ければと思っております。

○伊藤委員

パイロット事業とは関係なく宮崎の場合では経済連さんと運送会社で危機感を持って色々知恵を出し合って進んでおりますので、引き続きやってもらえるということでありがたいのですが、コンサルタントが入ると言うことは何か前に進む内容じゃないといけないと思っておりますのでそのところ検証を含めてよろしくお願ひしたいと思ひます。

○白石座長

他に何かありますでしょうか。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「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「農林水産省の取組」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。

○小野委員

これについてはITとか、一貫パレチ化と言ったところで国、業界上げて検討されており、更に予算もしっかり付いているということで楽しみだなどと思っております。トラックの予約システム、パレットの一貫パレチ化の返却デポの指定等協議会で議論していければ普及していくのではないかと考えております。大きな問題としてご紹介しておきますと、農産物輸送の約束事としてkg単価の運賃だったりするんですね。基本的に個建て運賃の場

合、パレット化で20%程度積載率が落ちるんですね。1,200ケース積めていたものが1,000ケースになってしまう。現実のところ車建て運賃であればトラック運送事業者は痛み無くパレット化出来るが、個建ての場合は2割運賃収入が減ることになるので、荷主さんとどう痛みを分かち合うかと言うことも含めて検討していかないと結局パレットシステムは出来たけれども動かないと言うことにもなりますので、そういった事も合わせて検討して頂ければと思います。

○牧田委員

確かに積載効率化の問題もあり、大変なことでありますが、その前に1100のパレットを使うという事であれば、1100のパレットに合うように商品がきれいに積めるような形に組まないと効率が非常に悪い。食品の場合は商品の規格が統一されているが、農産品もそのように進めて頂ければと思っています。

○長嶺委員

例えば産地の方もニラだったら県下の13JAのうち5JAが作っておりますけれども、共同選果をしているといった事例も品目に限らずありますが、牧田委員がおっしゃった内容で5JAで5つの荷姿があり、同じニラでもパレットからはみ出してしまうと言うことでまずは一緒にしようといった話もして、今後積載効率を上げる為にまたパレットを活用していく為にはそういった内容を加速化していかなければいけないんじゃないかと感じているところです。

○白石座長

他に何かありますか。それでは次の議題に移ります。
議題の6「その他」について事務局から説明をお願いします。

【九州運輸局：資料6に沿って説明。】

○白石座長

他に何かありますか。
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。
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8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。次年度の協議会についてですが、パイロット事業につきましては当初の予定通り平成29年度をもって終了となります。先ほど事務局よりご説明させて頂いたとおり宮崎県は平成30年度にコンサルティング事業を実施予定となっております、また地域にあった取組を実施する事になりますので、委員の皆様方には活用出来る事例がないか各自ご検討頂き次

年度の第1回目の協議会にて検討していただく予定としております。詳細につきましては次回の協議会にてご説明する予定です。また、次回の開催日程及び協議事項等につきましては1ヶ月前にご連絡させていただきます。委員の皆様方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いただきますようよろしくお願いいたします。

○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

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。

○宮崎労働局岡本労働基準部長あいさつ

議事の中で労働局から働き方改革のご説明をさせて頂いたところであります。予定より関連法案の提出が遅れているところがございますが、労働基準法関係につきましては現行法で運用されている様々な事項ですけれども特に中小・零細企業におきましては現在の労基法につきましてもなかなか徹底頂けないと言うところもありましてしっかりと対応してもらいたいと言うところがございます。働き方改革の中でも中小企業に対するフォローについてしっかり行うよう官邸サイドから言われているところがございます。そういった際、是非トラック協会さんの方にもご協力頂きながら中小零細企業の方、現行法、改善基準等知りたいという点がありましたらご相談頂けるような体制を取れるようしっかりとやっていきたいと思っているところがございますので、ご協力を頂ければと思っているところがございます。あと、平成30年度労働行政では5年ごとに取り組んでいる第13次の労働安全衛生の計画が施行されるようになっております。第12次につきましては5年間にわたって死亡災害、休業災害の防止に向けて取り組んで来たところがございますけれども、目標の達成が出来なかったというところで、これは人手不足とか高齢化とか経済が発展しているということでそういった場合につきましてはどうしても事故が増えるという状況でございます。交通事故は全体には減ってはいるんですけども今日の議論の中にもございました作業中に事故に遭うようなところがなかなか減らないと言う状況がございます。荷役関係につきましてもしっかりと取組を進めて参りたいと思っているところがございますので、トラック協会様、事業場の皆様方のご支援を頂きながら進めて参りたいと思っているところがございます。パイロット事業も1年1年の取組でございまして、1年と言ってもフルで1年間活動できるわけではございませんので、厳しいご意見もあったようですけれども、宮崎におきましては引き続きコンサルタント事業と言うことでさらによりよい成果またそれをよりよい方向につなげていくという形で進められるということで皆様の真剣なご議論、運送事業者の厳しい状況を踏まえた思いが当事業を進めていくことになるかと思っております。来年度以降の協議会の議題になろうかと思っておりますが、パイロット事業を踏まえたご意見を伺いながら進められればいいかなと思っておりますので引き続き来年度もよろしくお願いいたします。

○事務局

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。