

第3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28年3月14日（月）

1. 開会

【事務局（熊本運輸支局）】

定刻となりましたので、只今より第3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」を開催致します。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中にもかかわらず本協議会にご出席いただき誠にありがとうございます。

申し遅れましたが、私は事務局を担当しております九州運輸局熊本運輸支局の西村と申します。どうぞよろしくお願い致します。

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。

一番上に「議事次第」、次に「本協議会の委員名簿」、次に「本日の出席者名簿」、次に「配席図」、ここから先が添付資料となりますが、「資料1 トラック輸送状況の実態調査結果（全体版）概要」、「資料2 トラック輸送状況の実態調査結果（全体版）」、「資料3 トラック輸送状況の実態調査結果（熊本県版）概要」、「資料4 トラック輸送状況の実態調査結果（熊本県版）」、「資料5 荷主ヒアリングの結果概要」、「資料6 長時間労働の改善等に向けたパイロット事業について」、「資料7 トラック運転者労働条件改善事業に係る仕様書」、「資料8 パイロット事業対象集団（現状）」、最後に参考資料としまして「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」というこの協議会のタイトルのついてある両面1枚で協議会のスケジュールとロードマップを示した物をつけております。以上でございます。

不足はございませんでしょうか。議事の途中にお気づきになりましたら、遠慮なく事務局にお申しつけください。

また、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。何とぞご了承願います。

それでは、ここから先は着座にて話させていただきます。

まずは議事に先立ちまして、委員の皆様をご紹介すべきところですが、時間の関係でお手元にお配りしています委員名簿及び出席者名簿によりご紹介にかえさせていただきます。

なお、熊本県商工会議所連合会様につきましては、会議所行事によりご欠席となっております。

また、全国交通運輸労働組合総連合熊本県支部の矢野様におかれましては、役職が事務局長様から支部委員長様にご変更になられております。申しわけございません。私どもの手違いで今回までは事務局長のままになっております。お詫びさせていただきます。

2. 挨拶

【一瀬委員（熊本労働局長）】

熊本労働局長の一瀬でございます。委員の皆様には、年度末の大変お忙しい中、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にご参集いただきまして、まことにありがとうございます。厚くお礼を申し上げます。

この協議会は、昨年8月6日、12月3日に続きまして、今回が第3回目となります。これまでの会議でトラック運転者の労働環境改善について熱心にご討議いただいております。労働環境の課題が少しずつ見えてきたのではないかと思います。本日の会議では、トラック輸送状況の実態調査結果として、この熊本県の集計結果をご報告することとしております。全国のデータにつきましては、去る2月19日に中央協議会で報告されたところでございます。これによりまして、県内のトラック運転者の労働実態がより浮き彫りになり、今後の議論に大いに参考になるものと考えております。

第1回の協議会においてもご説明いたしましたけれども、この協議会を立ち上げるきっかけとなりましたのは、長時間労働抑制の観点からの時間外労働に関する割り増し賃金の引き上げなどを内容といたします労働基準法の改正案でございました。この改正案につきましては、衆議院において継続審議となっております。引き続き早期成立に向けた取り組みを行っているところでございます。

それから、これも第1回の協議会でご説明したところでございますけれども、全産業の年間総実労働時間1,746時間に対しまして、道路貨物運送事業は2,222時間と500時間近く長くなっております。特にトラック運転者の労働時間は、年間2,500時間から2,600時間と長時間労働になっているところでございます。この長時間労働を原因として、脳・心臓疾患いわゆる過労死をされる方も、全産業の中の約3分の1が自動車運転手でございます。何としても長時間労働の削減を図る必要があると思っております。

また、今後、就業人口の減少が見込まれているわけでもございまして、トラック運転者の

労働環境を改善し、若者や女性が働きたいと思うような魅力ある職場となるよう、皆様方と協力して取り組んでまいりたいと考えております。

来年度からは、本日の議題にもありますパイロット事業実証実験という次の段階へ移り、より実践的な議論を進めていくことになるかと思っております。この協議会は、さまざまな立場にある関係者が一体となって、トラック事業者の取引環境の改善、トラック運転者の労働環境の改善に向けて検討を行っていく貴重な機会でございますので、引き続き、ご協力をお願いいたします。

どうぞ、よろしくをお願いいたします。

それでは、これより坂本座長に議事の進行をお願いいたします。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

大変お忙しい中お集まりをいただきまして、どうもありがとうございます。

先ほど一瀬労働局長からお話ございましたように、2回にわたりまして皆様方のご意見をいただきました。今日は特に労働時間の長時間に対する条件の改善という大きなテーマのもとで、今までの議論を踏まえましてトラック輸送状況の実態調査、全体版と熊本版というお話を受けた後、いよいよパイロット事業へということで佳境に入る大きな転換期を迎えているかと思っております。時間は限られておりますけれども、報告を受けて皆様方のご意見を多面的に承りたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

3. 議事

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

それでは、早速、議事に入りたいと思います。

①トラック輸送状況の実態調査結果について

【事務局（熊本運輸支局）】

議題1～トラック輸送状況の実態調査結果につきまして、資料に基づき説明～

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

既にご覧のように大部のもので、かなり詳細なデータと分析がなされております。遠隔、遠いところにある熊本ですので、拘束時間あるいは内容につきましては、大体実感的に思っていたようなことがデータの上で出てきたと思っておりますけれども、皆様方ご覧いただいて尋ねておきたいことや確認したいことなどいろいろあると思っております。少し時間をとります

ので皆様方のご意見を伺えればと思います。

【荒川委員（九州産交運輸株式会社）】

この実態調査の全国版と熊本県版を比較して全国版がどうかというよりも、一番身近な熊本県版の資料に即して見たときに、私たち業界の中でかなり苦勞しているということを再認識させていただけるような資料だと思っております。今後、これを共有化して先の課題になってきますけれども、パイロット事業を含めた中で業者における改善を取りまとめたところを、荷主事業の皆様ほかいろいろな方たちにどうやって知らしめて、あとどのように改善策をとるか、そういったことも具体的に実現可能となるような物流システムに対する応援を期待するわけです。

ただ、この資料については、ほんとうによく取りまとめていただいて、非常に現実を反映したものではないかと受けとめています。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

今おっしゃったとおり、現実を反映した分だけこれを実態として政策的に改善していくとなると、その施策というのは大変厳しい状況にあるということも逆に明らかになったと思います。

全体的なご意見だったと思いますが、そのほか個別に何か気になるようなところとかございませんでしょうか。

【田北委員（全日本運輸産業労働組合熊本県連合会）】

この資料を見ましたら、労働時間が熊本県は非常に長いわけですが、高速道路という部分に関して、労働時間を短くするためにはどうしてもそういうものを利用することが不可欠ではないかなと。安全輸送としてもそうでありまして、前回にもあったような高速道路の割引率の縮小というなかで、安全基準告示からするとほんとうはいけないのですが、高速道路料金が負担増になっております。ですから、そういう中でできれば荷主さんのほうでそういうものをご負担いただければと感じておる次第です。以上です。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

高速料金の割引等の問題は現実に出てくると思います。

【井上委員代理（城東運輸倉庫株式会社）】

私どもは、こちらが親会というところがありまして、子会というんでしょうか、先日、3月の頭に別件でこの資料を見させていただいて、そこで発言させていただいております。

今日は、親会のほうの内容はなかなかわからない部分もありますので、全体の皆様のご意見をお聞きして、子会のほうで反映できればと思って出席しております。実態は間違いなく厳しいところで動いているということで、この前もお話ししております。よろしくお願いいたします。

【上田委員（株式会社AZUMA）】

感想としまして、全国版と熊本県版では労働時間や荷待ちなどの全てに関して、熊本がオーバーしていることがわかりました。当社も実態調査に入っていて、先般、私はトラック協会から何が普遍的な原因なのかをヒアリングされたんですね。会社で女性、男性と手分けして、大型、4トン、2トンと調査させて、トラック協会へ出したんですが、当社は長距離はあまりやっていないんです。

逐次、会社の仕事内容はわかっていて、最終的には当社の運賃の損益分岐点で幾ら売り上げなければいけないところを計算すると、どうしても労働時間が長くなってしまいます。

その背景については、運賃が安いというか単価的に厳しいということがはっきり見えてきて、先ほど荒川社長がおっしゃったように、このデータをほんとうに実現的に荷主様方にご報告したり開示したりして伝わるような形で改善に向くように取り組んで、一歩進んでいけたらなと思っています。

【武藤委員代理（有限会社手野運送店）】

手野運送の武藤です。今日は、社長の代理で参りました。

実態調査の結果を踏まえてということですが、当社は実は天草にありますので、多分、この中では一番不利な運送会社ではないのかなとつくづく思っております。

それから、16時間超の割合が大型・長距離において高くなっていると書いてございますが、当社では大型と長距離をやっておりますので全部当てはまっております。関東圏に向けて運送をしておりますと、どうしても熊本県の中でも長いほうになってしまうと思っております。

この実態調査を踏まえて、今後改善できるべきところは改善して、皆様のご協力をいただきながらお話し合いができればと思います。よろしくお願いいたします。

【住永委員（熊本交通運輸株式会社）】

私どもは車両の割合としては長距離は1割ちょっとしかないんですけども、売り上げ的には半分近くを長距離が補っている会社です。長距離の中では、農産物が非常に厳しい

です。車など工業製品については、私どもよりお客様のほうが、違反していないか、法律などを守っているかということで、逆にお客様のほうから運行については変えようという指導がっております。農産物については、どうしても九州が一番長い思いがいたしまして、資料では農産物以外のところで長い時間が出ていますが、これはちょっとおかしいなと思いました。

【田北委員（全日本運輸産業労働組合熊本県連合会）】

この実態の概要の感想ということでありまして、全国版と熊本県版があつて全国版が平均とすれば、熊本県は平均以下の状況にあることが確認できるのではないかと思います。

また、今言われましたが、ドライバーの拘束時間の問題に関して、輸送品目別では軽工業品あるいは金属機械工業品が特に長くなっているということで、全体の中で1番と2番を占めています。当初、懸念をされた農産物の閑散期にある状況がここに出てきているのかなという感じがします。それから、軽工業品あるいは金属機械工業品というのは、おそらくICや自動車部品でしょうけれども、9月のアンケートでこの品目あたりも少し変わってくるのではないかなという印象を受けたところであります。

【矢野委員（全国交通運輸労働組合総連合熊本県支部）】

感想でありますけれども、特に熊本県版を見てみますと、想定どおりというか、やっぱりなという思いがいたしております。明らかに九州のほうが時間も長いし、かなり厳しい状況にあるということでもありますから、この辺を見ながら、じゃあどこまで持っていくことができるのか。

あと、手待ち時間等々についてもかなり長くなっていますので、この辺をどれだけ改善できるのか。そして、改善基準の告示もきちっと守れる、あるいは守れないと思っておりますけれども、できる限りそれに近づけることを目標として論議ができればと思っています。

それから、私も全国の会議に出ておりますが、私どもの仲間が役員として11県の同じ会議に出ておまして、彼らとも意見を交わしながら、できる限りいい会合にしていければと思っております。以上です。

【竹熊委員（熊本県農業協同組合中央会）】

先ほども出ましたけれども、農産物関係で大変お世話になっております。熊本の農産物は輸送なしではどうにもなりません。

農協中央会は県内に今14ございますけれども、一定の指導をする団体ですので、今日は経済部からも一緒に来ておりますので、今日の皆さん方のご意見等々を聞いた上で、今後対応させていただきたいと思います。

【古里委員（熊本県中小企業団体中央会）】

九州は、首都圏や京阪神まで距離があります。当然、アンケート調査等については大変厳しい結果が出るだろうと予測しておりましたので、距離の関係からこういう数字だということを受けとめています。

そういう大変厳しい労働条件にありながら、今日の資料を見てさらに厳しいなと思ったのは、荷役の書面化ですね。附帯的な作業という感じになるのですが、書面化もされておらず事前委託もなく、行ったら突然荷役作業をしてほしいと。さらに、その料金の収受がないのというのは大変厳しいなと。長時間働いたらそれなりの収入を得る、それが大前提だという気がしますが、それすらなかなか実行されていないのが、ちょっときついなと思ったところです。

【坂梨委員（熊本県経済農業協同組合連合会）】

今それぞれの説明をいただいたわけですが、非常に詳しく分析された資料が出されていると思っておりますし、また、地方の特徴的な部分がこの中によく出ているだろうと思っております。

ただ、この状況についてはこのままでは今後よくなるはずはないですから、これが悪化するようなことが一つは考えられるのかなと思っております。そういった場合に、私どもとしましては、先ほど少し出ましたけれども、全国の生活者の台所を担うということ、そして安全安心ということで、安定供給の部分が土台になって成り立つわけです。この部分が崩れると一番困るのは、生活者また荷主の我々農家ということになるかと思えます。

前回申し上げましたけれども、熊本では年間22万トンの青果物が全国に向けて出荷されております。特に、今回は、9月の調査の中でのデータですが、農産物に関しては、春の4・6月、それと秋の11・12月が全国に向けての取り扱いが一番多いということで、この辺の結果が出ているかと思っております。

そういうことで、それぞれの言い分だけを言うところの話はなかなかまとまらないものですから、輸送業の皆さん方、また荷主である我々の努力、加えて環境改善につながるような、例えば改善基準告示あたりの実践に応じた規制緩和的な部分で、柔軟な対応がこの話し合いの中から少しでも見出せればということで、お願いをしたいと思います。以上です。

【松原委員代理（株式会社鶴屋百貨店）】

先ほど、高速料金の負担の話が出ました。実は、私どもでは、先月、駅弁の地方販売がありまして、今日お越しのAZUMA様とヤマト運輸様にお問い合わせしたのですが、八代と人吉間でどうしても高速料金が発生します。それについては、ご依頼がありましたので負担させていただきました。今後もそのつもりでおります。ですから、高速料金の負担をはじめ、荷主として何らかの労働環境の改善につながる事があれば全力で協力をしたいと思っております。よろしくお願ひします。

【桶谷委員（本田技研工業株式会社熊本製作所）】

資料を見ますと、オートバイの運送で収受のことが出ていますけれども、これは直接的に本田技研のことですね。

私どもは、時間どおりオートバイを組みながらそれを出荷するという、毎日の生産計画を立ててやっています。例えば、本田の生産側で都合が悪くなって少しずらすよとなった場合は、今のシステムでいうといろいろなものを用意していただけたけれど使わなかった、要は空き時間の分はうちが直接的に契約している大手何社から月末に請求書が来るようになってはいるんですが、結構な額になります。そういうところを含めて、きちんとした生産計画を立てて、生産どおり組んで、計画どおりお渡しするということを進めております。

それから、オートバイの生産というのはいろいろな種類があつて、50台流れるのもあれば、2台というのもあります。今の生産システムでいいますと、2台流れると2台分しか部品が来ません。そうすると大きなバゲットに2個しか入らないんですね。そういうものは異常と認めて、まとめ生産やまとめて入れられるようにしようということもやっております。これは、一種のコストダウンと生産効率アップです。それから、本州から運んでいる物がかなりありますので、それをできるだけ九州地区から調達して輸送の負担をかけるような取り組みもしております。

それから、完成車の輸入につきましても、関東地区で今まで2社の倉庫で配送していたのを1社にするということで、直接的に労働の改善とつながるかどうかはわかりませんが、できる限り労働時間を短くし、運送距離を短くし、モーダルシフトも使っております。その辺で皆様と一緒に環境が改善できればと思っております。よろしくお願ひします。

【児玉委員（日本通運株式会社熊本支店）】

日本通運の児玉です。資料を見て思ったのが、そもそも拘束時間の293時間の想定は、平成元年ぐらいだったのでしょうか、私の勘違いでなければ、多分月間の最大超勤が90時

間前後という前提だったと思うんですね。今の労働状況でいうと、8時間を超える超勤をすると過労死という形で事業主に安全配慮義務違反を問われますが、現実的には守られていない、全国平均よりももっと厳しいところにあるとすると、かなり深刻な状況にあることが改めて数字で示されたというのが第一点です。

それと、熊本と全国平均で比較して違うのが手待ち時間です。全国ですと、手待ち時間が大体平均で1時間45分となっています。当然、発着があるから平均してなるのでしょうけれども、地方からするとお客様のお客さんが言うことは聞かざるを得ないわけです。私どもの立場でいうと、お金をいただくのが発のお客様でそのお客様のお客様が時間指定をして、それでやっているという部分がこの約20分の手待ち時間が着荷主に多くなるのかなと。逆に言うと、意外と安易な時間指定がされている。先ほど本田さんがおっしゃったように、厳格にさせていただくと、多分非常に短くできるんだろーと思いますけれども、一般的に安易な時間指定をされている部分がこういう数字にあらわれてきているのではないかなと思いました。

そういった部分からすると、荷役作業もそうですし、サービスに対する対価として料金を払う、その概念の非常に薄い部分が、結局底辺のところに出てきているのではないかという感想です。以上です。

【熊澤委員（ヤマト運輸株式会社熊本主管支店）】

うちも両面を持ってまして、このデータが出て思ったことの一つは、拘束時間や附帯作業が全国平均に比べても非常に高いということでは反省する部分と、しかしながら、今宅急便のドライバーもやるのが非常に多くなっていて、労働時間などの条件をよくしていかなければドライバーもなかなか集まってこない状況もあります。ほんとうに二極というか、協力会社の皆さんに幹線輸送をお願いしている半面、自分のところのドライバーの管理の部分で同じ問題を抱えています。

時間を管理という、労働時間を短くしないとドライバーが集まらない。短くして賃金を払わなければならないということで、その対価をどうやって捻出していくのかとか、いろいろと考えさせられるところがあります。

ただ、一緒になって考えていかなければいけないこともあって、附帯作業といったものについて、これをしたらこうだよねということをやっているつもりなんですけれども、いろいろと条件を変えていくためにみんなが力を合わせていかないと、業界自体が厳しい状態になってしまう。

ですから、そこを一つずつ、こういった形でいろいろ話し合いながら決めて取り組んでいけるように、また法的なものもあると思いますので、そこをクリアするために官民一体となって言うとなれば、やっつけていかなくてはならないなというのはつくづく思います。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

これからつめていくということで、ここで答えが出るわけではありませんけれども、実態が大変厳しいことと、法的な枠の中でのサービス労働や対価に対する概念ですね。

それから、就業の時間が長いとドライバーが集まらない中で、効率的に運用していかなければいけない。これは、運ぶほうも荷主さんのほうもいろいろな問題があると思いますが、全部できないことではなくて、まずできることは何かということをつめるのも一つの方法だと思いますし、それをやっつけていくためにこれからこういう会議は密度を高くつめていきたいと思います。

時間が限られておりますけれども、また後でいろいろ意見を言う機会がございましたら、皆さん方から伺いたいと思います。

では、この点につきましては、資料の説明と感想を伺ったということにいたします。

②荷主ヒアリングの結果概要について

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

次に、議題の2になりますが、荷主ヒアリングの結果概要について、事務局から続いて説明をお願いいたします。

【事務局（熊本運輸支局）】

～資料5に基づき説明～

【住永（豊）委員（公益社団法人熊本県トラック協会）】

フェリーや貨車を利用するという、これはしっかりと進めていかなくてはならないだろうと思いますし、実際にできる限りやっておりますけれども、この結果というのは非常にいいことばかりが書いてあるような感じがしてなりません。実態はこんなものではないと思います。

一番最後、荷主である市場からの話で、運送会社からの申し入れは初めてであるとか、何を言っているかという感じですね。何度言っても改まらないのが受け市場というのが実態だろうと思います。国土交通省でやっていただいたから、こんな回答も得られたんだろうと思いますので、繰り返しこういったことをやっていただくと、また効果が出てくるの

ではないかなと思います。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

個別にはなかなか出にくい構造上の問題がありますが、こういうシステムの中で運輸局などを仲介にしていけばもっとうまくいくのではないかという含みが、会長のご発言にはあったと思います。

③パイロット事業について

【事務局（熊本労働局）】

～資料の6と7により説明～

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

パイロット事業の趣旨、それから実施の方向についてということで、今、事務局から説明がございました。このパイロット事業を通じて、今、課題になっております荷主との長時間労働改善の意識の共有化等、具体的な改善ということになりますので、かなり重要なテーマになろうかと思えます。今後の重要な課題になりますので、このやり方、また、これについての質問など、皆さん方からご自由にご発言をお願いしたいと思います。発言のときには、所属やお名前を述べてください。どうぞ自由をお願いいたします。

特にパイロット事業の着眼点等につきましては、国土交通省のまとめにありますように、長時間労働の改善について、中継輸送や共同輸送が可能か、あるいは長時間運転を短縮することが可能か、原因のポイントをやったときの着眼点で、ほんとうにこれができるのかということがございますし、高速道路を使った際、それをどこかが負担する、あるいは高速道路の料金がどこかで割引になる、これは政策上の課題になります。できればこういうふうにしてほしいと思いますが、逆に言うと、できないと労働時間の短縮も難しくなります。やってみたらどうかというだけではなくて、改善に向けてということなので、皆さん方の切実なご意見や感想というか、やるならここまでやってほしいとか、そういうことがございましたら、ぜひお願いしたいと思います。

【田北委員（全日本運輸産業労働組合熊本県連合会）】

これから、4月以降に向けて実証実験という形で取り組まれるということですが、団体の選定をされるのも、運送事業者さん、それから発着荷主さんのご理解を得ることが一番だろうと思います。

熊本県として、実施方法が①②③がありまして、二つにするのか三つにするのかという

のもあるんだろうと思いますが、どれぐらいの集団をお考えなのか。それから、今日開催されています、この協議会の最大の目的である労働時間の短縮からすれば、拘束時間が非常に長いことがトラック運転者のネックになっているということですので、ぜひ、拘束時間の長いところ、あるいは、手待ち時間の長い集団を選定していただき、それにより実態があらわれて検討ができるような方法でやっていただければと思っています。

以上です。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

そもそも、課題を抱えているところの改善ができないと方向は出てこないのです、その選定をどういうふうにかけているかと。これについて、今、事務局でお考えになっていることが何かございますか。

【事務局（熊本労働局）】

それにつきましては、資料8で、また改めてご説明いたします。

【委員】

済みません、現場経験がなくて、パイロット事業のイメージがなかなか湧かないのですが。

今日の資料6の2ページ目、長時間労働の原因を考えるためのポイント、その右には着眼点を例示的に書いてありますけれども、要は500キロメートルを超える長距離の場合、16時間を超える運転になっているということ踏まえて、その対策として中継輸送というのはトラックを乗り継ぐということでしょうか、それから複数の人による共同輸送とは何人かでやるというイメージなのですが、こういう左側の問題をクリアするために右側の着眼点に沿ったところの対策を現実に行ってみて、その結果を検証するというようなイメージでよろしいですか。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

これはまだはっきりしていないと思いますけれども、当然着眼点というのはそうできたらいいなことだと思います。でも、現実として天草から行くときに、途中、名古屋あたりで業者さんの中継することが可能かということになると、同じ会社ならいざ知らず別のところで動かすとなれば、トラックを渡すわけにはいきませんから、荷おろしをしなければいけないわけです。その時間もかかるし、また、同じトラックであっても、それを相手に渡すわけにはいなくて、現実的に難しいところがこれを見ただけでもあるんですけども、その辺について事務局は今の段階でどうお考えですか。

【事務局】

ここに書いておりますのは、一つの着眼点でございます。今のご質問のような長距離輸送が発生した場合の中継輸送の問題については、実際、トレーラーを相互使用し、ヘッドで途中まで引っ張って、トレーラーを外し、次の運送事業者の方が持っていくというような取り組み例がございます。そういった取り組みができないかとかいろいろな点に着目しながら、改善が進められないか、検討していこうと考えております。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

農産物と工業製品では随分違ってきますので、トレーラーで引っ張っていくというのも簡単にできる所とできない所があります。実証実験していくときに、こういうことに気をつけてほしいとか、今、ご意見や感想がございましたら、忌憚なくどうぞ。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

私が、第1回に出たときに、長時間労働抑制のための関係者の皆さんへのガイドラインを作成することが今回の最終的な目標であるという説明でした。ただ、ガイドラインといっても、法的な拘束力ではなく、皆さんで、きちんとした取り組みをやってそれを守っていきましょうことですから、このパイロット事業をどういうふうに進めるかというのは大変大きいのではないかと思います。ですから、現実に即したといえましょうか、実際にガイドラインを策定するということに視点を置いて、今日おいでいただいている運送業者の皆様からきちんとご意見をおっしゃっていただいたほうがいいのかなど。済みません、現場を知らずに言っているのですが、最終的にできるガイドラインは大変重いものになると思いますので、ぜひとも、関係者の皆様、忌憚のないところで、妥協せずにしっかり議論をしていただければと思います。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

現実には、お互いにどこかで折り合わなければいけませんけれども、進めていくときに、ぜひここはというようなご意見がございましたら。天草あたりから 遠いのでというふうにかかございましたらどうぞ。

【武藤委員代理（有限会社手野運送店）】

野菜は、1積み1おろしで、基本的に始まりと終わりはすごく少ないです。ロットがばっとまとまって来ると一、二カ所というのも可能なんでしょうけれども。その辺は、多分、東京の市場でも埼玉の市場でもそうですが、四、五カ所を回ると、それだけ、回る時間もおろし時間もかかる。おろし箇所が増えたときに、果たしてパイロット事業で対応で

きるよう取り組んでいただけるのかなという気がするのでご意見いたします。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

今日ここだけではなくて、選定については、業者の人から、事前にかなり細かいお話を伺うことになると思います。その方向についても、今出たようなご意見を聴取しておかなければ、後の選定が難しくなります。特に熊本の場合、農産物や野菜や果物といったものは簡単にいく話ではございません。ご意見がございましたらどうぞ。

【委員】

パイロット事業を考えたときに、実運送立てという形にするのか。例えば、生鮮食料品や生鮮物であれば、要は鮮度を求められているから、そこに来ているわけです。漁業でいうと、昔は近くしかだめだったけれども、冷凍技術が発達したことが長距離輸送を可能にしてきたんだと思います。そういった意味からすると、生鮮食料品の農業で出てきた部分、特に鮮度を優先する部分での技術開発が非常におくれていると思います。それを国家事業として研究すれば、輸送日数が1日延びることで負担がかなり減ると思います。これは、熊本だけではなく全国的な話になりますが、そういった技術開発そのものを国がやって、それを落としていくという概念にすると負担が減る、特に九州や北海道については軽減措置になってくる。

それと、持っていく先の市場もですが、小ロットになったときの問題があります。今度は、出し方の部分ですけれども、同じ車が何台も行っているので、それをまとめることができないかどうか検討する。それをパイロット事業としてやるのが適当かどうかわからないんですけれども、そういった部分も、パイロット事業の中の一つとして、検討していただくと。どこがするかは別ですけれども、それを、ぜひ全国のこの事業の中で、役割という部分を熊本の意見として出していただけるとパイロット事業をみんな同じ部分でやるのではなくて、いろいろな部分に分けて役割でやっていったほうが、国のお金を使うにしても、より効率的ではないかと思います。

意見の一つとしてお願いします。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

現状の中で、長時間労働についての大きなケースを具体的にピックアップし、それを実際やってみてどこまで改善できるのかというのが、今、出てきているプランです。けれども、それを全国一律でやっても、遠隔地は限られてくるので、おそらく結果もはっきりしているし、鮮度が高いもの、質の高い物を小ロットで送っているところは、そこに商品価

値があるので、今さら、天草あたりの高級なものを別のところで運ぶのは大変難しいと思います。今ございましたお話は、これをやる以上は、流通システム全体に対して、コストや技術革新といった外部環境の整備を国のほうも考えてほしいご意見だと思しますので、それも視野にということ。

【住永（豊）委員（公益社団法人熊本県トラック協会長）】

私がいろいろ申し上げるのはいかがかと思えますけれども、今、児玉支店長さんからのお話にあったような観点からの対策といいますか、改善するためということで、荷主さんと協力し、荷主さんに改善を求めるような流れがずっとありますが、これは荷主さんと運送業者だけの問題では決してないことを皆さんに知っていただきたいと思えます。

人手不足の問題がよくよくどのような影響をもたらすのか。私どもは、暮らしと経済のライフラインということでいろいろ言っているんですけども、長期的に考えた場合に、今の年齢構成、これは、あなた方が一番詳しいんですけども、5年後には、おそらく10%ぐらい人が足りなくなるだろう。10年たてば20%以上足りなくなるのではないかと。ここを見たときに、どういうふうに対策していくか、これは、運送業や荷主さんだけの問題ではなく社会問題なんです。これは国をはじめとする行政の支援がなければ解決できない問題ではないかという思いがしております。

今、国でもいろいろな協議会や調査会などが立ち上げられ、内閣府も動員されて研究されていますから、おそらく、そういったところで、いろいろな施策は示されるのだらうと思えますが、今のお話の中に、冷凍輸送に切りかえたらということがありました。こういったことも、私はいつも経団連さんとお話しするんですけども、例えば、午前中に出荷の準備ができた物についてはその日の出発でいいけれども、農家から午後に持ち込みをされた物については、一晚寝かすだけの保冷倉庫を集荷所なりどこかにつくって、そして、翌日、朝から出発するということができないだろうか。そういったお金は、経団連さんだけでできる問題ではないんですね。そういったところに国の出動が欲しいと思えます。

この中にも、高速道路利用について、高速道路の料金を荷主さんに求めるということが出ておりますけれども、28年度は一定条件のもとに50%割引を認めましょう、去年のままいきましょう、ただ、来年度からはわかりませんというふうになっています。高速道路料金は、昔、国鉄が全て国の負担でやっていたことを考えると、長距離について高速道路料金ぐらいは国が全額負担というぐらいに発想を変えなければ、将来の物流の危機に対応することはできないのではないかと考えています。

今日は、パイロット事業あるいは実態調査の結果ですのであれですけど、少しそこら辺に触れさせていただきますと、最初の実態調査の報告では、九州は時間が長いということで、相当に実態をあらわした結果が出ていると思いますが、これも私は実際にはもっと長いのではないかと考えていて、意外と少ないと感じています。

今回の実態調査については、国土交通省さんにも厚生労働省さんにも、いろいろなチェックの対象にしないことを宣言していただいたから、こういったものが出てきたんですね。こういった形で調査をしていただきますと実態が出てきますし、これから先のいろいろな施策についても、国が先頭に立ってこういったことをやっていただくと、ほんとうに実態がわかってくるんじゃないかなという思いがしています。長時間労働の問題というのは、ひとえに運送業者と荷主さんだけの問題ではないことを一般社会の方にもご理解いただいて、社会的な負担の中での解決を積極的に考えていただくようお願いしたいと思っております。

【荒川委員（九州産交運輸株式会社）】

先ほどの日本通運の児玉支店長様のご意見、まさしくそうだと思います。私たちも、自分の会社がどうかというのではなくて、私どもは、親会社が決めた中で、鮮度を保つ手法や労働災害を防ぐため、いろいろな取り組みをやっているんですね。極端な言い方をすると、冷凍したものをどう解凍すればうまくもとに返せるのか、そういったところの研究所が今あります。阪大と一緒に取り組んだりとか、今、いろいろなものの開発をやっています。

だから、現在は、国土交通省と厚生労働省の2省に参画していただいておりますけれども、今回の9月の実態調査、そして、九州のエリアも農水産物の輸送に係り非常に工夫されているという実態も踏まえ、今後、協議会に農水省も入ってくるのではないかと期待しております。そういったところに、国を挙げて対応していただければと思いますので、その辺の見通しですね。

もう一つ、パイロット事業を行う際に、コンサルティング会社の支援を受けながらということがここに記載されております。そのコンサルティング会社、この中で専門家のアドバイスと表記してございますが、そういったものが、どういった方々なのか、どういった専門家のアドバイスをいただこうとされているのか。そこが先ほどの輸送技術の革新などにどのようにつながっていくのかということをおわかりになる範囲で聞かせていただければと思います。

よろしく願いいたします。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

コンサルティングの中身ですよ。単に、今までの流通の実態に合わせて部分的に変えようとかいろいろな工夫というだけであれば、あまりやらなくても結果はわかります、専門家は多いわけですから。ただ、流通の全体の構造に係る、流通のコスト、鮮度の維持といったことになる、かなり技術革新的なことが進んではいますけれども、それがトータルに組み入れられるような情報が入るのかという荒川委員からのお話だと思います。その辺について、事務局に情報は入っておりますでしょうか。

【事務局】 先ほどご説明いたしました厚生労働省の資料7をごらんいただきますと、3ページ目の上のほうに、アとして、アドバイザーの業務、次にイとして、アドバイザーの選任要件と書いてございます。先ほどは詳細には申し上げませんでしたけれども、各集団にアドバイザーを2名配置することになっており、そのアドバイザーの選任要件として、（ア）（イ）（ウ）（エ）と書いてございます。

まず、最初の（ア）は、労働基準関係法令・改善基準告示について知識を有し、道路貨物運送業における経営面の理解・知識がある社会保険労務士の資格を有する者。（イ）とし、まして、トラック業界の労務管理の実務経験が5年以上あって、道路貨物運送業における経営面の理解・知識がある貨物自動車運送事業法第18条に規定する運行管理者の資格を有する者。あるいは、（ウ）とし、まして、実務経験が10年以上で、経営面の理解・知識がある者。こういった資格要件によりアドバイザーを選任することになっていまして、何らかの要件を満たした方をアドバイザーの受託業者として配置して、実態把握あるいは問題の洗い出し、改善策の検討・実証というそれぞれの段階で指導や助言をしていくことが想定されています。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

資料7にありますのは、ここでのテーマはあくまでも労働条件の改善ですので、それについての専門的なアドバイスをするという形の実証実験になろうかと思えます。とはいえ、それだけだと、今の労働基準をクリアしていくのは結構難しい、どうするかという話が出てきたときに、この議題ではございませんけれども、今日お話に出ています流通のシステム全体の構造改革、それをあわせて国のほうでお考えにならないければ、中でいくら議論しても、実態をやっていくのは難しい。かといって、今の基準を緩和して長時間労働をしばらく認めろというのも結構難しい。そうすると、全国レベルでもう少し流通機構改革に

ついて検討してくれないかということをお断りとして国に対し要望か何かをすることも、今後必要になるのかなという気がしております。これは、私の独断ではできませんけれども、そういうことの意味も今の議論の中に出ています。

【住永（豊）委員（公益社団法人熊本県トラック協会長）】

一言だけ。さっきの話につけ加えますけれども、運転手さん不足の関連で、運転免許取得の補助金、これは厚生労働省さんから大変手厚い制度をつくっていただいたんですね。大型の免許を取るのに約30万円かかるんだそうですけれども、そのうちの17万円ほどは厚生労働省さんの補助金の制度があるということです。それを私は初めて知ったんですけれども、そういったことを私どもがあまりに知らなさ過ぎる。そのほかにも、幾つものいろいろな補助制度があるんですよ。私どもも勉強しなければいけません。そういうふうな観点から、いろいろな手助けをお願いしたいような思いがしています。

もう一つ、先ほどから、途中で引き継ぎ運転の話がありましたけれども、これについても、これまで、トラック協会は、全国各地にトラックステーションというのをつくって運営してきていたんですね。しかし、これが利用されなくなって、今どんどん廃止しています。熊本にも植木にあるんですけれども、6月に廃止します。廃止した後、それがどこに行っているか。高速道路のもよりのところに必要ということですが、例えば、九州からそういった乗りかえの運転をやるとすれば、近畿地区にホテル並みに快適でトラックをとめられるといったような施設をつくるといったことをやっていかなければ、進まないと思います。そうするといいということはわかるんです。おっしゃるとおりなんだけれども、実態として、それに乗りかえていけるかといったら、行けるのはわずかでしかないわけです。

トラックステーションの問題については、せんだって東京で会議がありましたので、その責任者の方にも、今度つくるのであれば、そういったところに立派な施設をつくってくれと。そこを利用して乗りかえ運行ができる、そんな体制を整えないことには進まないという話をしてきました。その話で理事長は非常に乗り気で、今後はそれも考えなければいけないというようなことは言ってくれましたけれども、観点を改めて、あわせて国のレベルでも考えていただくようなことがないと、なかなか進まないのではないかという思いがしています。

長くなって済みません。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

一つ一つ言うと、ここの趣旨とは違って、全体として国の施策に係ることになりますので、一応、そういうテーマがあるということにとどめて。場合によりますと、具体的な政策の改善や流通システム全体にかかわる話でもございますので、国レベルでどういうふうにお考えなのかという話を、地方レベルを含め、一度お伺いできればと思います。

今のパイロット事業につきましては、この間に出ただけでもいろいろ大きな課題がございますので、選定に当たりますとは、私と事務局で、今日ご出席の委員の皆様方だけではなく関係の方のご意見も伺って進めていきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

では、僭越ではございますが、そういう形でまとめさせていただきます。

④地方協議会の今後の進め方について

【事務局】

～資料により説明～

【坂本座長（熊本学園大学教授）】 ということ、できるだけ実態に合わせた形が必要で、九州全体の中での調整する必要があります。今日は、時間が限られておりますので、以上で終わりますが、この間、こういう意見を取り上げたらどうかということがございましたら、事務局へ、ぜひお伝えいただければと思います。

⑤その他

【委員】

ちょっと趣旨が違うと思いますけれども、私どもも何とかして改善告示を守ること、フェリーを使ったり、東京からの帰りは、まず名古屋までとかいう努力をしております。精いっぱい努力をしております。

今度、大分から清水港までフェリーが出るということで、非常に期待しておりました。23時発の19時着ということで、これは十分使えるなど、100台が積載可能であるということでしたから、これに乗れるぞと楽しみにしていたわけですが、実際にふたをあけてみると、船の認可がRORO船ということで、人が乗れない、無人しかだめだと。無人ということは不可能なんですよ。積んだ者が向こうにおろしに行かなければ、おろす物がわからない。先ほどのかんきつ類等のように、1台のトラックが1カ所にぼんとおろす

のであればいいんですけれども、普通の青果物だと、5カ所6カ所は当たり前です。ですから、トラックが乗れるように、大分のトラック協会のほうで、カプセルホテルでもいいし弁当はコンビニで買って乗っていくから何とかしてくれということで、県を通して、今、強力をお願いをしているというお話を金曜日に聞きました。

そういうのは、この協議会とはまた違いますけれども、せっかく川崎近海汽船が運用するのに、結局はトラックは乗れないことですから、そういうところを、一緒にこの中でも検討していただければと思います。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

流通システムの中での、そういった連続性がなかなかうまくいかない制度上の問題や改善できるところについては、いろいろ工夫や要望を出し合ってやっていかなければ、おのおのの管轄や制度のところだけではうまくいかないわけです。先ほど出た労働条件の規制緩和はなかなか難しいけれども、流通システムの中でのいろいろな調整あるいは規制緩和は、ぜひ進めていただきたいなということもございます。

そのほか、何か意見はございませんでしょうか。

ここは、あくまで労働時間の問題なので範囲が限定されるのですが、枠外で、こういうこともしておかなければ今の問題は解決しないことも、時間がございましたら、承って整理をしていきたいと思えます。

【委員】

ここで議論をしている中で、ステークホルダーというか、利害関係人を考えたときに、先ほどからずっとお話がっておりますが、単に荷主と運送業者という話ではないなど。地域の経済を支えていらっしゃる日本の動脈ということを考えれば、利害関係人、ステークホルダーというのはすごく広くて、最終的には国民や県民の皆様の理解がぜひとも必要ではないかということです。中央と地方の協議会がありますので、地方のほうでも情報発信を今していらっしゃると思うのですが、こういうふうに業界の皆さんが大変苦しんでいらっしゃるという実態をさらにお願ひします。業界紙ではよく見るのですが、一般的などころで議論されることはほとんどないのではないかと思います。ですから、そういった視点を持っていただいて広く情報発信をしていき、実態を理解していただくという。根本では、大変厳しい価格競争の中で皆さんが苦しんでいらっしゃると思っておりますので、ぜひとも、そういう視点をお持ちいただければと思います。どうぞよろしくお願ひします。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】

一応、記者席というのは設けてあるんですけども、いろいろな順序の中で、必ずしも発信できていないかもしれません。協議会が開かれました云々だけだと、おそらくインパクトはないと思いますので、パイロット事業等含めて一定のめどが立ちましたら、この協議会のほうでも、プレス、あるいは関係のところにも何らかの発信をし、ご説明をして、ぜひ取り上げてほしいと。ライフラインというところの話ですので、国民生活に必要な部分であるし、何といても地域の活性化のために必要な話だと。結局、消費者の方は、品質だとか鮮度だとかに対し当然ニーズは高いんですけども、それを保証するために、今、大変大きな問題があるんだということを説明していく必要があると思っています。それは、また事務局とも相談をいたしまして、一定程度、外に発信するというのも課題として挙げておきたいと思います。

そのほか、ございませんでしょうか。

大変長い時間において拘束をいたしました。まだ十分ではないと思いますけれども、今日、言い足りなかった部分、あるいは言いにくかった部分は、後で事務局に言っていただければ取り上げていきたいと思います。

私の任務はこれで終わります。事務局に一度戻します。

【事務局】 ありがとうございます。済みません。今の議事の中で、④の協議会の今後の進め方までもう……。

【坂本座長（熊本学園大学教授）】 一応、日程をいただいたということで。

【事務局】 っておりますので、今、皆様のご意見をいただいたということで、これをもとに今後の協議会を進めさせていただきたいと思います。先ほど、資料8で申し上げましたとおり、今後のスケジュールに基づきましてやってまいります、せっかく集まっておりますので、パイロット事業の進捗状況だけの報告だけでは少し不足しているなど思っております。いただきましたご意見を踏まえ、議題につきましては、事務局と先生で話し合っ、進めさせていただきたいと思います。

4. 閉会

最後に、協議会の閉会に当たりまして、九州運輸局、竹田局長より、一言ご挨拶申し上げます。

【九州運輸局長 竹田】 九州運輸局長の竹田です。

熊本県の地方協議会の皆様方には、大変長時間にわたり、建設的かつ積極的なご議論をいただきまして、ほんとうにありがとうございました。

私は、九州各県の七つのこういう協議会に出ています。もちろん、全部には出られませんけれども、一応1回は全てに出るつもりです。今日の議論を聞いていて、ほんとうにすごく建設的で、特に荷主から出ていただいている方々からいろいろな意見が出て、非常に活性化した協議会ではないかと自分で評価しております。今日は3回目になりまして、全国と熊本県の調査の結果が出てまいりました。これらを参考に、来年度からパイロット事業という具体的な対策に臨むわけです。ただ、ずっと説明を聞いていて思われたかもしれませんが、2年ほどかけてこういうパイロット事業の調査をやって、また全国の協議会の結果を集めてガイドラインをつくるという3年がかりの話なんですね。実際の現場において、3年後にこれができて初めて改善していくわけです。ですから、皆さんには、それを待つことなく、現場でできることにはぜひ取り組んでいただきたいと思います。

今日は時間もないので私からお願いだけしておきたいと思います。特に運送事業者の方に、お願いがあります。

今日の説明の中の資料3を見ていて、初めて知った実態があります。それは長時間労働の話とは直接関係ないのかもしれませんが、荷役の書面化の話です。全国の円グラフと熊本県の円グラフを見ていてちょっと違うなと思ったのは、荷役作業を書面化していてもお金が取れていない結果なんです。我々としては、そういう契約事項は書面化しましょうということを進めているんですけども、実は、口頭でやったほうが収受できるということが私には非常にショッキングでした。ただ、調査のやり方が抽出ですから、日通総研にでも聞いていただきたいと思いますと思うのですが、こちらの肌感覚とは違っている可能性もあるのではないかと思います。その辺は事業者の方々からまたいろいろ聞かせていただくとありがたいです。書面化を進めないほうがいいという結果になると我々もショッキングですので、こういう話を追い追ってお聞かせ願えればと思います。

先ほど申しましたように、パイロット事業につきましては、来年度、多分実施できます。まだ予算が通っておりませんが、予算が通り次第実施できるように先生とも相談をさせていただきながら、また、委員の皆様ともご相談しながら進めさせていただきたいと思います。今後も、引き続き、年間3回ぐらいのペースで進めさせていただきますけれども、よろしく願いいたします。

以上です。本日は、どうもありがとうございました。

【事務局】

委員の皆様におかれましては、長時間にわたり熱心なご議論をありがとうございました。本日いただきました貴重なご意見は、今後の協議会の検討課題として生かしてまいりたいと思います。

なお、次回の開催は、5月から6月中を予定しております。日程等につきましては、委員の皆様にご相談申し上げた上で、設定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。

本日は、まことにありがとうございました。

— 了 —