

第9回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長崎県地方協議会 議 事 録

1. 日 時

平成30年7月20日（金） 14時00分～16時00分

2. 場 所

長崎県トラック協会 研修会館

3. 出席者

宮原 和明	長崎総合科学大学 名誉教授
小野 秀昭	流通経済大学 物流科学研究所 教授
江口 道信	長崎県中小企業団体中央会 専務理事
山口 裕志	全日本運輸産業労働組合連合会 長崎県連合会 執行委員長
牛島 徳人	日本ハム（株）諫早プラント 総務課長（代理出席）
川見 義昭	（株）エレナ 総務部長
福元 雅浩	日本通運（株）長崎支店 総務課長（代理出席）
出口 義男	ヤマト運輸（株）長崎主管支店 安全推進課長（代理出席）
井石 八千代	（株）井石 代表取締役
佐藤 正文	長崎雲仙運輸（有）代表取締役
馬場 邦彦	幸運トラック（株）代表取締役
西辻 松好	（株）ミラージュ 代表取締役
吉村 邦裕	長崎県 雇用労働政策課長
熊谷 一彦	長崎労働局 労働基準部長（代理出席）
宮崎 住男	九州運輸局 自動車交通部次長（代理出席）
田上 一実	九州運輸局長崎運輸支局 次長
金藤 一寿	九州農政局 食品企業課 環境調整係長（オブザーバー）
西富 礼慈	九州農政局 食品企業課 流通・企業係長（オブザーバー）

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) プレガイドラインについて
- (3) 働き方改革の実現に向けた取組について
- (4) 農林水産省の取組みについて
- (5) その他

5. 資料

議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図

資料1-1 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

第1回自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」検討会

1-2 トラック運送事業における働き方改革について

1-3 物流総合効率化法

1-4 「九州発着のフェリー、RORO 船等航路情報サイト」について

資料2 取引環境・労働時間改善協議会用平成28年度プレガイドライン

資料3 長崎労働局資料

資料4 農林水産省の取組 ～農産品物流に関する政策～

参考資料 トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン

トラック・船舶等の運輸部門における省エネルギー対策事業費補助金(チラシ)

6. 開会挨拶

(熊谷労働基準部長)

まずは、今年度1回目、通算9回目の協議会となる本会議に、猛暑のなかご参集いただき、お礼申し上げたい。

ご承知のとおり、「働き方改革法案」については、本年4月6日の法案提出以降、5月31日に衆議院本会議で可決され、6月29日に参議院本会議で可決成立し、7月6日には公布された。

この間、企画業務型裁量労働制の対象拡大の削除、労働時間把握の実効性確保規定の追加、中小企業における上限規制と同一労働・同一賃金の施行日を延期したりしたが、最後に、高度プロフェッショナル制度の解除規定を追加する変更が行われた。

なかでも、労働時間に関する制度の見直しとして「時間外労働の上限規制」の創設があり、2019年4月1日から施行されることになったが、トラック運送業については、法改正による時間外労働の上限規制の導入は、当初の案どおり改正法の一般則の施行期日の5年後に、年960時間以内の規制を適用することとし、将来的には一般則の適用を目指す規定を設けている。本協議会に参加の皆様は、ご承知のことと思うが、全国的にはいわゆる過労死事案のうち、労災認定件数が業種として最も多いのが道路貨物運送事業であることは、依然として変わらない。トラック輸送に従事する方々が、心身ともに厳しい環境の下で働いているなか、これを改善していくことが「働き方改革」の大きな目玉となっている。

ご存じのとおり「働き方改革」の柱の一つである、長時間労働の縮減については、その実現のために、「労働生産性の向上」というもう一つの歯車が必要で、言わばこの歯車こそが「荷待ち時間」、「荷役時間」、「走行時間」などの運転手の労働時間を短縮するための推進役であり、環境整備の有効な手段となる。

これに加えて、荷役作業等の重労働を削減する方策についても、作業の機械化や自動化というものが有効であり、昨今の人手不足の解消へ向けた有効な手段となりつつある。これも、生産性の向上につながるもので、労働者の労働を機械化などで置き換え、その分が労働時間

縮減となるもの。

最近の人手不足のなか、とりわけ自動車運転手の新規求人倍率の上昇は激しく、平成30年5月末の長崎局のデータでは、2.62倍と他の職種に比べ高い倍率になっている。こうした人手不足を解消し、就業構造の変化に対応していく上でも、労働条件の向上、とりわけ「長時間労働の縮減」などの労働環境の改善は、企業経営の上でも最優先事項となっている。

このほかにも、「働き方改革」のもう一つの柱である「同一労働、同一賃金」の実現へ向け、非正規労働者の正規労働者への登用を促進するために、「無期転換ルール」の適用が、労働契約法の改正により本年4月1日から実施されているが、今回の法改正により、「派遣労働者」「短時間労働者」「有期雇用労働者」に係る「不合理な待遇の禁止」が加わり、これにより非正規労働者の正規労働者への転換を進め、待遇の格差とりわけ賃金の格差を無くして、必要な労働力を確保するという方向性を見据えたものとなっている。

この場を借り、皆様方におかれても、今申し上げた、働き方改革の2つの柱である「長時間労働の縮減」と「同一労働、同一賃金」の実現へ向けた取組をお願いする次第。

最後になるが、本日の会議が、充実した意見交換の場となるようお願い申し上げて、開会の挨拶とさせていただきます。

座長挨拶

(宮原座長)

パイロット事業は2年間長崎の地方協議会においても実施された。最初の議題は、全国を取り組みの中で、長時間労働等の改善も含めて、事例がたくさんあるので、これらの学びの場と、今後どうやって活かしていくのかも含めて、委員の皆様のご意見の忌憚のないご意見をいただきながら進めていきたいので、よろしくお願ひしたい。

8. 議題1

資料1～資料1-4により説明(事務局：九州運輸局)

(江口委員)

ホワイト経営や、ホワイト物流という言葉が出てきたが、これはどういう意味合いなのか。

(事務局)

具体例として出して良いのかは分からないが、労働状況があまり良くない企業に対して「ブラック」という言葉で表す場合もあるので、その対比として、問題意識の高い企業さんの取り組みに対して、キャッチーな言葉として「ホワイト」を使ったと聞いている。

9. 議題2

資料2により説明(事務局：九州運輸局)

(小野委員)

表紙について確認まで。28年度、29年度に全国で一つ又は二つ実際にパイロット事業が

実施されており、今はプレガイドラインということで、全国版のガイドラインを今年の9月頃の発行に向けて作っていると聞いているが、これを九州版にアレンジし、九州のパイロット事業は全て含めているということ、かつ、協議会向けということで、こういった議論のために特別に拵えたものという位置付けか。

折角なので、28年度の事例だけではなく、九州については29年度の事例を入れたほうが良いのではないかと。

3月中には全て出来上がっているのですが、例えば目次を見ると、パレットの活用等による荷役時間の削減については、実際にヒントとなり得るものとしては長崎県の事例があり、まさにJAさんの中でも、一貫パレチゼーション化に向けて、パレットサイズを見直すような動きもあり、もう一つは市場においてのパレットの回収の方法、荷物のみを降ろすのではなく、パレットごと降ろして、新しいパレットを持って帰るといった効果的な仕組みなど、そういったいろいろなヒントがあるので、29年度事例も是非入れてもらったほうが良いのではないかと。

(事務局)

29年度事例についても整理させていただければと思う。

(井石委員)

例えば長崎とか熊本、宮崎それぞれ効果をあげているが、コストの負担の部分というのが、課題の中に書いてあるが、これから先はどのように考えていけばよいのか、例えば補助金あたりで何かをするのか、やはり荷主さんとの交渉の中でやっていけばよいのか、いろいろな方法があると思うが。

(事務局)

補助金のメニューについても、実施しているメニューがあるが、やはり物流効率化等に取り組み始める事業者さんが増えると、その元手も必要になるということで、現状、予算的に厳しいところがあるので、もちろん、メニューを増やすということもあるが、それに加えて、既存の項目についても、実際に必要な方にそれなりのメリットという補助ができるように、予算面のお話しになるが、充実していけるようにこちらとしても上に対して要望を常に上げている。

(小野委員)

コスト面の話しは二つあって、例えばドライバーを2人抱えて労働時間を減らす取り組みを行えば、シフト勤務を充実させる。そうすると、最終的に人件費が高くなり、パイロット事業では、2日、3日、あるいは1週間ほどの実験なので、たくさんの県でやっているが、現実のところ、まず一つ目のコスト問題については、運送事業者がそのコストでは耐えられないので、結局、それは出来ないという結論になっているところがたくさんあり、それが問題の一つ目。

それと、割と簡単にシステムを導入すれば相当改善する。例えば、資料3ページ目の山梨県の取り組み事例だと、荷主がトラックの予約のシステムを入れていけば、トラック運送事業者はそのシステムに乗っかる。その場合、システムを導入するのは荷主さんになるので、国としては、トラック運送事業者へのいろいろな支援策もあり、荷主への半額補助といった制度が今

年出来ている。もう既に受付を開始したかも知れない。

一番重要なのは、運営していく上で、実際に毎月のように発生するような人件費増だったりということについては、大きな課題として残っているので、今回の30年度はコンサルティング事業という、名前がパイロット事業と少し異なっているが、どう違うのかと言うと、実際に企業なり業界の中に植え付けて行かないといけないという、そういった趣旨があるので、その点で見ると、これをやったら時間が減ったというのがパイロット事業、これをやって時間は減るのだが、これくらいのコストがかかるので、これをどう消化していくのか、どう分担していくのか、ここまでしっかり見据えていって、実現に結びつけていく、これがコンサルティング事業だと思う。

コンサルティング事業は、宮崎と鹿児島で実施するが、他県の事例ではあるが、九州内の事例ということで、特に農産物の場合は、長崎は大阪への出荷が相当多いと思うので、九州運輸局の中で、動きを伝えていけるような資料があればよいと思っている。

また、パイロット事業もいろんな課題が実際出てきている。例えば29年度の福岡の事例では、中継輸送をやったときに、高速道路事業者のほうでは、少なくともインターチェンジを降りて道の駅で一旦休憩しても、一時間以内であれば通しの高速料金にさせていただけるという制度が実験的に出来ているが、今まで、一旦降りると今度は新しい高速道路の料金体系になると違って安くなるので、そういったコスト面での少し優遇を図ろうということで、実験を行った。

そうすると片方のトラックが待ち合わせなので、遅れると、結局、一時間では無理であり、そういった課題が浮き彫りとなって、結局、通し料金にならなかったという問題があるので、一時間というルールの見直しについて、是非、九州運輸局としても上のほうに上げていただき、コスト削減に効果があると思ったものでも阻害要因があることを発見出来たことが結構あるので、コストという観点で見るといくつもの問題があるが、そういったものを30年度洗い出して、さらに31年度、解決していくことがいいのではないかと考えている。

(宮原座長)

コンサルティング事業というのは、今後、何年くらい続きそうか。

(事務局)

今のところ、確実に何年までというのは把握していないが、少なくとも今年度の状況を確認して、来年度以降どうようにするのかは分かり次第、話をさせていただければと思う。

(馬場委員)

パイロット事業は、相当、進化して来ていると思う。当社の場合はパレット輸送ということでJAさんと一緒に加西で積み替えて、市場で降ろすことを実施したが、その前に最初に行ったのが中継輸送で、関東と九州のトレーラー輸送を始めて、実際、現在も行っている。

最近、気付いたのが、中国地方の豪雨災害で、JRコンテナが止まっているが、おそらく年内は厳しいという話が出ている。

大手路線会社の荷物が相当滞っており、関東の業者に今までやってなかった九州の直行便を

出さないといけないという話で、九州と関東の業者とスイッチをやると非常にいいのではないかということで、相当働きかけをしたが、意外と関東の業者は、トラックについては、関心はあるが、トレーラーに関しては長距離をやることに関しては、また関西に行くことに関しても、不安がっている。と言うのが、駐車場がないということと、当然、ドライバー不足ということもあり、今、日本全国で関東の一局集中になっており、関東、関西とかは十分仕事になるが、九州と東北と関東向けの場合、極端に荷物のバランスが悪く、今回の集中降雨で益々バランスが悪くなってしまい、関東、関西にトラックが上らないことから、メーカーの荷物、もしくは路線会社の荷物が滞留しており、毎日、トラックが不足している。

離島新法で、離島の輸送費に補助金が今、付いているという話だが、どちらかというとは、九州も離島みたいなもので、陸の孤島みたいにトラックがなっており、高速道路を例えば、関東向けの場合は、割引率を高めるとか、燃料が高騰しているのでトレーラーの燃費が悪く、中継輸送をする場合でも、やはり関東の業者がある程度協力をしてくれないと、なかなか自分達で関東にドライバーを転籍させてやるというのは非常に環境的に難しいところがあるので、やり易いように、原価が少しでも安くなるようなことを協力していただけると、もう少し前に進んで行くのではないかと最近感じている。

2、3社くらいでやろうかということで、今、特に荷物が滞留している状態なので、やるようにはしているが、九州から関西までの距離と、関東から関西までの距離数がちょうど割れないので、九州から上るほうが不採算で、関東のほうは採算が合うといった現象も出て来ており、なかなか難しい問題はあるが、今、高速道路とか燃料とか、軽油が非常に高くなっている中で、人とコストの問題が出て来ているのかなという感じがして来ており、何かいい方向になればと考えているので、今後どういうふうにするのか、進化をしていければいいと思っているところ。

(事務局)

特に今回は、豪雨の関係もあり、道路や鉄道など交通機関が影響を受けており、早期の復旧もなかなか難しい状況にあると聞いており、国土交通省のほうでも、直接的な対策になるか分からないが、豪雨災害に関連して、鉄道等の代替として、海上輸送へのシフトに関して手続等の簡素化を進めるなどの施策等を発表している状況なので、国土交通省のホームページ等を是非チェックしていただきたい。

(宮原座長)

豪雨災害は陸路が寸断されている中で、一番役に立ったのが、人も物もそうだが、船があるという、これはその通りで、代替輸送手段として、長崎の場合も豪雨災害のときも道路が寸断されて、人も物も動けない、そうすると海路で船を使って動いたりということもあったので、国においても災害時の手続き制度設計あるいは支援の在り方をどうするのかといった課題もあるものと思われる。

(西辻委員)

前日もパレットの問題は何回も話をしているが、なかなかパレット化が進まない大きな理由

の中に、サイズの問題がある。やはりサイズの統一、それから種類もいろいろ発砲スチロール製なども含めてたくさんあり、JAや資材関係などもサイズが違い、最近ではパレット化が出てきてはいるが、それと返却の問題がありなかなか進んでいない。

パレット協会では、日本パレットが中心で去年、きちんと解決に向けてやっているという話までは聞いたのだが、それ以降の話は聞いていない。

例えばこの地方協議会なりできちんとやらなければ、なかなかパレット化は上手くいかないのではないかと思う。

解決策としては、逆に言うと、この協議会から始めたほうが上手くいくのではないかと思っている。これについて農林水産省の方でお話いただければお願いしたい。

(小野委員)

パレットについては基本、経産省のほうで所管しており、随分昔から、一番推奨しているのはT11型という、1100ミリ×1100ミリの、木製であれプラスチックであれ、それを推奨しているが、2つ並べると、2.2メートルになる。ただし、小型トラックには2つ横に乗らなかったの、JIS規格は一つだけではなく、例えば1100ミリ×900ミリ、1100ミリ×800ミリと、いくつかあるが、基本的には、大型トラックを考えると1100ミリ×1100ミリに統一化されつつある。

ただ、現場のほうで、たまたま荷主の都合で1200ミリ×1200ミリを使った例もあり、その点で見ると、どうしても載せ替えなければならないという作業が入って来る。これは経産省がパレットのサイズ規格を決めるのと同様に、あと荷主に対しての働きかけを、是非、関連する所管の省庁のほうからやって貰わないと、結果的にそれを請け負う運送事業者が困ってしまう。

業界を超えてパレット協会あたりで頑張っているとは聞いている。

(西富オブザーバー)

今回の議題の4の農水省の取り組みで詳細は説明するが、統一パレット化ということで、規格が1100ミリ×1100ミリにRFIDタグを付けて、どこにパレットがあるのかが分かる仕組みで、統一パレット化を進めていこうということになっている。

10. 議題3

資料3により説明（事務局：長崎労働局）

(江口委員)

長時間労働についての説明と、同一労働、同一賃金というのがあったと思うが、以前、報道の中で派遣労働者とか短時間労働者とかに対してもボーナスを支給しなければいけないといった報道も一部あったが、具体的に決まったことがあるのか。

(事務局：労働局)

パートタイム労働法や労働契約法の改正の部分になるので、今後の政省令とかによって変わ

ってくるものと思われる。

こちらの法改正については、基準法と違うため、直接所管していないことから、見通しとなると、分からない部分があるが、一般的には今後の政省令等で決まって来るものと思われる。

(小野委員)

先ほどの数字説明であったトラック運送のドライバーだと960時間、平成36年からの上限であり、1ヶ月当たり80時間相当の時間となり、概ね今が100時間ということなので、平成36年までに20時間減らさなければならなくなり、これは大変なことでコストがかかる。

コストの他に実際は、ITだとかIOTだとか使ってやっていくような取り組みを続けていくのだろうが、基本的には960時間を達成しなければならないことになり、行政処分も強化される予定。

もう一方、一般職務だと特別な事情があっても720時間ということなので、トラック運送業でもドライバー以外の方々、例えば運行管理者等々は720時間となり、同じように朝、点呼、点検をやって、終業時も点呼、点検をやりながら、労働時間は1ヶ月当たり、平均60時間違うので、このギャップがあることが、少し運用上問題あるものと思っている。そういう点で、国交省もそれらを念頭に置いて、運行管理者の労働時間の観点からも受委託点呼、あるいはIT点呼とか、完全な対面でやるという方法の他、ITを活用して遠隔地でも出来るようなこと、あるいは事業者間の中でGマークをとっていれば、点呼を委託する受委託点呼など、条件も緩和されるように聞いている。

また、今年あたりからは、IT点呼、受委託点呼の他に、IOTを使ったロボット点呼の実験が行われると聞いている。

そういったことを見ると、運行管理者、ドライバー共々、労働時間を減らしていくような、支援するシステム、ITというものを現在、開発中ということを補足的にお伝えする。

11. 議題4

資料4により説明（九州農政局：西富オブザーバー）

(宮原座長)

とりあえずは、8月から農産物パレット推進協議会を立ち上げるということか。

(西富オブザーバー)

詳しい時期については、分かり次第連絡したい。

その他、特に意見・質問等なし

12. 議題5

参考資料により説明（長崎県トラック協会）

特に意見・質問等なし

13. その他

トラック・船舶等の運輸部門における省エネルギー対策事業費補助金のチラシにより説明
(事務局：九州運輸局)
特に意見・質問等なし

14. 閉会挨拶

(宮崎自動車交通部次長)

トラック運送事業を始め、自動車運送事業における「働き方改革」では関係省庁連絡会議が設置されており、いわゆる3K労働から脱却し、安全・安心・安定の3A労働実現に向けた政府行動計画を決定し88施策が策定、公表され、政府全体にて取り組んで参る。

今年度の協議会としては、政府行動計画に添った「トラック運転者の長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し」による、コンサルティング事業を宮崎と鹿児島で実施し、併せて全国の平成28年度パイロット事業の成功事例等を取りまとめたプレガイドラインを含め、好事例を広く周知し、横展開・定着に向けた議論につなげていくこと。

さらに、重点検討項目とされている、「ホワイト物流」実現国民運動と「荷待ち時間が長い輸送分野等における取組の推進」をはじめ各施策を、地域ごとにある課題に即して効率的な対策を講じていくこととなる。

適正運賃・料金の收受をはじめとする取引環境の適正化に関しては、昨年「荷待ち時間の記録義務付け」「荷主勧告制度の運用見直し」「標準運送約款の改正」を行ったところ。

今回の標準運送約款の改正を意味あるものにすべく、九州運輸局としてもより一層の浸透に向けた取組を行って参りたい。

また、これまで管内各県で開催される「生産性向上」等各種セミナーへ運送事業者だけでなく、多くの荷主企業に参加いただいで、業界の現状や政策を周知する取組を九州経済産業局や九州農政局と連携して行ってきた。

更に、本年6月には荷主企業約1万5千事業所宛に6行政機関の連名にて再度、適正取引及び労働時間についてのリーフレットを送付した。

長時間労働を是正していくためには、業界内の取組みのみならず、荷主の理解・協力も得て、関係者が一丸となって、取引環境の改善、生産性の向上や人材の確保などを進めていく必要がある。

荷主事業者がトラック事業者の課題や行政の制度変更を十分理解した上で、発荷主・着荷主・トラック事業者の連携を図り、対策を講じていくことが求められている。

次回以降の協議会も、委員の皆様による取引環境・労働時間改善に向け、実のある議論となることを願い、私からの挨拶に代えたい。

以上