

## 第9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31年2月6日（水） 13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
永田 福一	鹿児島県中小企業団体中央会 専務理事
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
上野 勝行	鹿児島青果（株）取締役
恒岡 良文	本坊酒造（株）管理本部 副本部長
松元 孝夫	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
中村 利秋	（公社）鹿児島県トラック協会 会長
安東 一眞	日本通運（株）鹿児島支店 支店長
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 （行政側）	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
田之上英治	厚生労働省鹿児島労働局 労働基準部長
宮寄 住男	国土交通省九州運輸局 自動車交通部 部次長
國村 利広	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 次長

### 4. 議 題

- (1) ガイドラインの説明について
- (2) 平成30年度コンサルティング事業について
- (3) 働き方改革の実現に向けた取組について
- (4) 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
- (5) 農産物の物流について
- (6) その他

### 5. 資 料

- 資料1 荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン
- 資料2 平成30年度コンサルティング事業について
- 資料3 鹿児島労働局資料
- 資料4 トラック運送業界をとりまく最近の情勢
- 資料5 農産物の物流について

### 6. 開会挨拶

（田之上労働基準部長）

鹿児島労働局労働基準部長の田之上でございます。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、本年度実施のコンサルティング事業の状況をご報告させていただきますが、まず、ご多忙の中、当事業にご協力をいただいた、「スターゼンミートプロセッサー様」ほか3社の皆様に改めて感謝を申し上げます。

さて、本協議会のきっかけとなりました改正労働基準法が、いよいよ今年の4月1日から施行されることとなりました。

多くの企業で影響があるのは、時間外労働の上限規制と有給休暇の取得義務付けなのではないかと思えます。

上限規制は、中小企業は来年4月1日まで猶予、自動車運転業務も5年間の猶予措置が設けられておりますが、それまでに徐々にでも現状を改善し、適法な労働時間となるよう継続的に取り組んでいく必要があります。

また、有給休暇の取得義務付けは、企業規模に関係なく、今年の4月から適用されます。年間5日の取得ができない労働者のお尻をたたき、そのようなイメージで取り組んでいただければと思えます。

働き方改革の目的は、長時間労働を解消するというステージから、人材確保、定着という次元の異なるステージに移行しています。

働き方改革を制したものが、優秀な人材を確保できる、といっても言い過ぎではないと思えます。

鹿児島県の主要産業のひとつである自動車運送業でも、人材確保につながるよう本日も、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。

## 7. 資料説明

「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」(資料1) の説明 (株式会社野村総合研究所 名取)

(芳田委員)

実運送事業者のユタカ産業の芳田と申します。

本日も参加の委員の皆様、行政の皆様には、我々トラック業界の改善のためにご協議いただいておりますことに対しまして、あらためまして感謝申し上げます。

私からは、ただ今ご説明のありましたガイドラインの21ページ「受注締切り時間」についてでございます。

私どもは日本列島の最南端にいるという関係で、受注時間の締切りはドライバーにとって尾非常にストレスとなるものと考えております。この事例は、受注情報の内容が、配車時間に間に合わないぎりぎりの時間に示されるなど、私どもの配車指示、配車調整が難しくなり、効率的な積み込みや配車ができなかったものを、事前の受注情報のお知らせが早くから行われるよう改善されたものです。

現状では様々なオーダーがあり、対応に苦慮いたしております。

発注を前日、また、当日でもせめて午前中にしていただければ、と思っております。

荷主の皆様も、消費者のニーズへの対応で大変ご苦労されていることは十分理解しておりますが、「早めのオーダー」について、改善に取り組んでおられる事例があればお聞かせいただけ

ればと思います。

(小野座長)

受注について、ということで、確かに配車指示は次の工程に影響を与えますので、情報の共有あるいは事前にデータを閲覧できるようなシステムがあれば、配車や備車の手配がうまくいくと思います。

ガイドラインに掲載されている事例は滋賀県の事例で、改善前は受注締切時間の後に受注情報を元に配車または備車するため、大急ぎで積み込みと配車調整を行っていました。

改善後は締切時間前に、9時45分と11時5分の途中の状況を共有しました。そうしますと、運送事業者もその情報を確認することができるので、事前に配車作業を開始できる、という取組となっております。

荷主の皆様は、本日出荷する荷物が完全に決まってから運送事業者に発注するのでしょうか、それともある程度決まった段階で情報を提供しているのでしょうか。

運送事業者の皆様は、受注情報のもらい方を工夫されていることなどがありますでしょうか。

(芳田委員)

配車依頼の時間は大体決まっていますが、あと数品待ってもらいたい、となりますと、その作業は10分20分でできるものではありませんので、それがドライバーにとって最大のストレスだという話をよく耳にしております。

以前は前日オーダーなど、締切時間がきっちりしていたのでスムーズに配車できていたが、だんだんと当日オーダーが増えてきており、なかなかオーダーが確定しないのが現状です。

(永田委員)

中央会の永田でございます。

この資料を見させていただきまして、トラック運送事業者が取り組むべき内容はよく理解できると思います。

ただ、気になるのが、例えばガイドライン34ページの高速道路を利用しましょう、そのために荷主とコスト負担のあり方について協議しましょう、という表現がございます。

問題は、荷主さんがこのような取組に協力することで、荷主側にもメリットがあるということアピールしないと、トラック事業者さんが改善に取り組まれても荷主さんの理解がなければやっていけない、ということがございますので、荷主さん側のメリットを資料としてつけていただけるといいのではないかと考えます。

(鳥部委員)

セイコー運輸の鳥部でございます。

先ほど芳田委員よりご発言のあった件ですが、我々運送事業者としては、当日オーダーは配車が難しいので、前日までにさせていただきたい。

地元にいる分にはいいのですが、関西等の遠方に行っているときに帰りの荷物があるのかが確定しない、下り荷は少ないので、空車で帰ってくることもあります。時間があれば別の仕事

を割り振れますが、前日までのオーダーでなければ厳しいのが現状です。

また、荷主さんに入った情報が事前展開されることはありますけれども、最後には荷量が著しく変わる場合がありますので、やはり確定情報を前日までにいただきたい。

それと、永田委員のご発言について、荷主さんにとって高速道路を利用する、ということは、配送のスピードが上がるということではありますが、もう一つとして、荷主勧告を受けなくて済むということが一番のメリットだと思います。

(江隈課長)

事務局の九州運輸局自動車交通部貨物課長の江隈でございます。

ガイドライン33ページ上段に宮崎県の事例がありますが、この事例の荷主側にメリットを紹介いたします。

改善前は農家から納品された青果を出荷できるようにする作業を13時ぎりぎりまで実施していましたが、作業にあたっているパートさんが「子供を保育園に預けており、作業時間が決まらなると困るので辞めます」という話が多々あったそうです。

そこで青果を予冷することで出荷量が確定し、パートさんが決まった時間に帰れるようになったため、パートさんの雇用関係が改善されました。

## 8. 資料説明

「平成30年度コンサルティング事業について」(資料2)の説明(株式会社富士通総研 亀 廼井)

(小野座長)

生鮮品(肉)の輸送ということで大変な輸送体系となっています。その中で残念だと思ったのが、資料4ページ目の休息期間の目標を8時間と設定したこと。休息期間8時間では拘束時間は15時間を超えてしまっている。拘束時間15時間越えは(1週間に)2回まで。大阪便は1週間に2便は必要なので、行きだけで2回15時間越えとなると、帰りは改善告示基準違反となる可能性がある。その設定が残念だと思いました。

(黒木委員)

富士運送の黒木と申します。

今回のこの実証実験については、発荷主様、元請事業者様、着荷主様がスターゼングループであり、協力が得られやすかったと思います。発荷主と着荷主の連携が重要と思います。

今回はうまくいった事例と思いますが、拘束時間・運転時間・休息期間を改善するため運行スケジュールの見直しが必要というところからスタートされております。これに関して、運送事業者、元請事業者などからいろんな問題点が最初の打ち合わせで出されていると思います。積み込みや卸しの時間、パレット積みではなく手積みであるため時間がかかるなど。その中で、このようにリードタイムを長く取るという結論に至った経緯を教えてください。

また、宵積みと朝積みを実施されておりますが、運送会社の立場で言いますと、宵積みは単純に考えると運行が1日延びるということになります。限られた運転者を割り当てる中で回転が鈍ってしまっていますが、そういったお話は出なかったのでしょうか。

もう一つはアンケート結果が示されておりますが、発荷主様と着荷主様のご理解があってこそ前に進めるものと思います。今回の実証実験で実施した運行は、今後も引き続き実施される計画なのか、ご存じでしたら教えていただきたいと思います。

(亀廻井)

まず拘束時間・運転時間・休息期間に焦点を当てた経緯ですが、ご指摘のとおり実際の運行に関する日報を確認させていただいたところ、拘束時間のうち待ち時間や荷扱時間が長いという話が出て参りました。しかし、荷扱時間につきましては、(肉の) 部位によってサイズや重さが違ってくるため、ドライバーが細かくそれぞれの積み方によって積んでいるというのが現状で、どうしてもパレット積みに変更することは難しい状況です。また、待ち時間に関しましても当日出荷の関係があって(短縮が) 難しい状況でした。

そのため、まずは運行スケジュールを見直すところから始めて、各々の見直しを行う、という結論となりました。

また、第1回の検討会では着荷主様が参加されておらず、発荷主様と元請事業者様・実運送事業者様でご検討いただきましたが、その場ではやはり発荷主様からは「着時間を変えるのは難しい」というご意見をいただきました。しかし、着荷主様にご参加いただくようになって、着荷主様から「やってみないとどれだけ影響が出るか分からないから、とりあえずやってみましょう」というご発言をいただいたことから、前進したと認識しております。

次に宵積みについてですが、実運送事業者のタハラ運送様がスターゼンミートプロセッサー様の阿久根工場から車で約5分のところに営業所を置いておられます。朝積み一本で終わればよりいい、というご意見はありましたが、宵積みと朝積みの合計時間が従来の荷役時間である4～5時間を超えなければ、宵積みと朝積みにわかれるのは問題ない、というご意見をいただいております。

最後に今後の計画ですが、今のところ継続する方向で進んでいらっしゃると認識しております。また、今回はタハラ運送様だけで実施しておりますが、先ほどありましたとおり1週間を通しての出荷量の平準化を考えると、全体的なところでも効果が出てくる可能性がある、というところを今後検討していきたい、ともおっしゃってございましたので、よりよく進んでいくのではないかと考えております。

(鳥部委員)

まずパレット化はなかなか難しいと思いますが、できればパレット化を推進していただくようお願いいたします。

それともう一つ、オーダーは前日に分かっており配車は前日に組むということと思いますが、どうしても朝積みが発生するのは原料や待ち時間の関係で当日になってしまうのでしょうか。翌日に間に合わない商品などはもう1日遅らせて発送する仕組みなどを考えてはどうか。やはりぎりぎりまで待たないといけないようなオーダーの受け方はやはり問題があるのではないかと思います。

## 9. 資料説明

「働き方改革の実現に向けた取組について」（資料3）の説明（鹿児島労働局 恩田課長）

【質疑なし】

## 10. 資料説明

「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」（資料4）の説明  
(九州運輸局 江隈課長)

(黒木委員)

1点質問と1点お願いがございます。

資料1 1ページにありますE T C 2. 0についてですが、このE T C 2. 0を搭載したときに高速道路を一時退出しても料金は通しの料金になると期待しておりました。資料には平成29年度に全国20箇所で実験を実施、と記載されておりますが、この実験の実際の利用や効果等に関するデータがあれば教えていただきたい。あわせて、実用化への取組も分かれば教えていただきたい。本日資料がなければ次回でも結構です。

次に資料2 3ページでご説明いただきましたが、貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律については、私ども運送事業者もさることながら、荷主団体様を含めて荷主の皆様もご存じない方が多くいらっしゃると思いますので、各項目の内容が決まりましたら順次お知らせ願いたい。また、このように法律が改正されているということを周知徹底していただく機会を何度となく組み込んでいただきたい。

(江隈課長)

まずE T C 2. 0につきましては、同じ国土交通省でも整備局主導で実施されている実証実験となっておりますが、この実証実験は今後も継続されていくと思われまます。ただ、この取組では（一時退出期間は）1時間ほどしか猶予がないと聞いており、実質それでうまくいくのか、という懸念がございます。また、サービスエリアで隊列走行や連結トラックを実施するための大規模施設を作っているところもありますが、なかなか有効な施設がないということがあり、道の駅を活用できれば、というような議論が中央で行われております。

そういった中央での会議に向けて、E T C 2. 0の活用に向けてのP Rは機会を見て上げているところです。

次に貨物自動車運送事業法の改正につきましては、全国で開催されているガイドラインの説明のセミナーに合わせて貨物自動車運送事業法の改正を含めた説明会を実施しております。2月5日から始まっており、九州では福岡で2月19日に実施されますが、これはすぐに定員に達しましたので、3月19日に2回目を実施する予定となっております。

今のところ概要しか分かりませんが、詳細に関するご質問や説明のご要望などは支局を通じて連絡いただければ、できる限りの説明を行いたいと考えております。

(小野座長)

E T C 2. 0に関する若干の補足を。

実験につきましては、インターチェンジ等から降りて、すぐ近くに道の駅がないといけませんが、これを使った実証実験は2017年度に福岡で実施されました。福岡では関西向けの運行で中国地方のあるサービスエリアで降りて、駐車場でドライバーが乗り換える、という中継輸送を行いました。しかし、E T C 2. 0の一時退出では、その退出時間が1時間以内でなければ通しの高速料金にならないため、少しの待ち時間で1時間を超えてしまう結果となり、結局通しの高速料金が適用されませんでした。そこで一時退出期間が1時間では短いことを福岡で問題提起して本省へ上げていただくよう伝達しました。

次に貨物自動車運送事業法の一部改正、これは議員立法なので、詳細はこれから行政が詰めていきますが、標準的な運賃の告示制度の導入が一番注目されるところです。

ご存じのとおり現在は国が定めた運賃がない状況です。ここで標準的な運賃の定義から入り、原価や利益、再投資や配当ができるような運賃体系を目指しておりますが、様々な運行形態がある中でどういう定義・水準となるのか、事業者は一つの目安として使うのか、下回ったり上回ったりしてはいけないのか、まだ分かっておりませんが、注目されるところです。

(鳥部委員)

E T C 2. 0は、どこでも途中退出では通算料金になる前提で取り付けていると思うので、そのとおりに実施していただく必要があると思っております。

次に、これは我々の身内の話で残念なのですが、このような法改正がある中で、トラック協会ではいろいろなセミナー等の案内を出しても、出席者の顔ぶれはほとんど一緒に、直接お知らせ等の文書が事業者が届いて初めて改正されたことを知る事業者も多い状況です。協会としても努力するが、ここはやはり行政からの、ある意味強制力がないと周知が難しいと思うので、行政からもお手伝いいただければありがたい。

## 11. 資料説明

「農産物の物流について」(資料5)の説明(九州農政局 西富係長)

【質疑なし】

## 12. 全体質疑

(中村委員)

私から委員の皆様、とりわけ九州運輸局や鹿児島労働局の皆様にお願いがございます。

本日説明いただいた法律及び国の施策につきましては、私どもの会員及び荷主の方々に理解していただく必要がございます。

昨年度、鹿児島県トラック協会ではその周知のためのセミナーを開催、また本年度においても開催を予定しておりますが、2019年度以降も開催する必要があると考えており、ご協力をお願いするものです。

つきましては、そのお願いの内容をトラック協会専務理事が説明いたします。

資料「労働基準法改正及び取引環境・労働時間改善施策のトラック運送事業者及び荷主企業への周知について」の説明（鹿児島県トラック協会 白坂専務理事）

### 13. 閉会挨拶

（宮寄自動車交通部次長）

九州運輸局 自動車交通部 次長の宮寄でございます。

本日は、活発なご議論をいただきありがとうございます。

繰り返しになりますが、昨年6月に働き方改革関連法が成立し、自動車の運転業務については、平成36年4月より年960時間以内の時間外労働の上限規制が適用されることとなりました。一方で、トラック運送業におきましては、個々の事業者の努力だけでは対応に限界があり、発着荷主の理解と協力を得ることが不可欠です。

トラック運送業を含む自動車運送業について政府一丸となって働き方改革に取り組むため、「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」において、昨年5月に「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」が決定されました。これに基づき、関係省庁が連携して、①労働生産性の向上、②多様な人材の確保・育成、③取引環境の適正化などの長時間労働是正のための環境整備に取り組んでいるところです。

労働生産性の向上の取組では、28・29年度のパイロット事業により得られたノウハウをまとめた「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」を昨年11月に公表しました。今後は、予約システムによる荷待削減や機械荷役による荷役時間短縮、荷物情報の先渡し、リードタイムの確保や平準化など好事例も例にとりながら、業界団体や関係省庁とも連携しながら、横展開を図って参ります。

多様な人材の確保・育成の取組では、「女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討」を進めるため、全日本トラック協会と共同で中央に検討会を立ち上げており、引き続き関係者にて検討を進めているところです。

取引環境の適正化の取組として、昨年12月に、トラック運転者不足に対応し、我が国の産業活動や国民生活に必要な物流機能を安定的・持続的に確保するため、有識者・荷主・物流事業者団体・労働組合から構成される「ホワイト物流」推進会議が設置されました。今後、企業等に対し、多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現等への協力を呼びかけてまいります。また、引き続き、標準運送約款の改正趣旨の浸透にも努めてまいります。

さらに、昨年12月には議員立法により貨物自動車運送事業法が改正され、トラックドライバーの労働条件の改善等を目的として、①規制の適正化、②事業者が遵守すべき事項の明確化、③荷主対策の深度化、④標準的な運賃の告示制度の導入について措置されたところです。業界の皆様とも連携させていただきながら、この改正の趣旨に沿って適切に運用を行っていくこと等により、働き方改革を進めていきたいと考えております。

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た、実のある議論となることを願い、私からの挨拶と代えます。

本日は、ありがとうございました。