

# 第10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31年3月5日（火） 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
蜂谷 静夫	三菱重工業（株）長崎造船所 所長代理
若松 宏二	長崎県漁業協同組合中央会
牛島 徳人	日本ハム（株）諫早プラント 総務課長（代理出席）
中尾 賢次	（株）エレナ 総務部 顧問（代理出席）
後藤 文雄	日本通運（株）長崎支店 支店長
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
塚本 政治	（公社）長崎県トラック協会 会長
永尾 いつ子	長崎県 雇用労働政策課 係長（代理出席）
熊谷 一彦	長崎労働局 労働基準部 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

## 4. 議題

- （1）取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインの策定について
- （2）トラック運送業界をとりまく最近の状況について
- （3）働き方改革の実現に向けた取組について

## 5. 資料

議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図

資料1-1 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 1-2 ガイドライン事例集目次
- 資料 1-3 ガイドライン事例集の URL 紹介
- 資料 2       トラック運送業界をとりまく最近の状況
- 資料 3       長崎労働局資料

## 6. 開会挨拶

(宮崎九州運輸局自動車交通部次長)

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、2024 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、トラック運送業においてもより一層の対応が必要となってくるが、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ある。

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、昨年 5 月に「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」において決定された、「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」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。

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。

ガイドラインについては、議事の中で、コンサルティング事業者より、活用について説明があるので、活発な意見交換をお願いしたい。

今後も、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、横展開を図って参る。

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。

取引環境の適正化の取組として、昨年 12 月に有識者・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」推進会議の初会合を開き、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、「ホワイト物流推進運動」を展開し、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る。

また、標準運送約款の改正に伴う諸手続については、昨年 12 月末までに未手続きの各事業者へ個別通知を実施したところであり、引き続き制度改正趣旨の浸透にも努めてまいりたい。

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。

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いる。

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頂きたいと思っているので、宜しくお願いしたい。

## 7. 議題1（取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインの策定について）

資料1-1～1-3により説明（野村総合研究所）

（宮原座長）

どのような方法でこのガイドラインをとりまとめられたのかその背景について教えていただきたい。

（野村総研）

それぞれの根拠となっているのはパイロット事業であり、対応例については、パイロット事業の方策等をまとめつつ整理していった。

ただ、取組の進め方自体は必ずしも一つだけではなく、ある意味理想型を書いている部分もある。

全国の都道府県で説明をさせていただいているが、特に初期の頃の協議会では綺麗事すぎるといった発言もあったが、時間が経つにつれて、荷主にとっても本当に深刻な問題であるという理解が進んでいった。

ここまで綺麗なかたちで上手く進められるかとか、あるいは定期的に繰り返し出来るかどうかなど、なかなか難しいが、この取組の仕方自体は参考にすべきという意見を頂戴している。

（宮原座長）

特に、KIP、いわゆる改善の指標を、荷主側、運送事業者を含めた関係者で、どんな指標を持って改善点をチェック・改善していくのが重要と思われる。

（塚本委員）

素晴らしい資料であるが、これを実現するには、やはり荷主と運送事業者とがいかにかコミュニケーションを図っていくかということだと思う。

例えば、パレット問題や、積み込み時間、積み下ろし時間、どうやってパレットを持ち帰りするのかなど、こういった問題には荷主の協力が第一だと思っている。

特に長崎県は最西端で、農産物、馬鈴薯、あるいは鮮魚、これらを首都圏の市場に持って行く訳であり、積み替えて中継すれば良いが、それだけの運賃を貰っておらず、JAへ首都圏では15%ほど運賃がアップしているので、長崎県でも何とか出来ないかお願いしたところ、馬鈴薯を作っているJAの農家の方々は年収380万程度であり、運賃を上げたら、JAの職員、従事している農家の方々は辞めてしまうがそれでもいいのかと言われた。

如何に長崎のJAの方々の年収が低いかが解った訳で、我々の運送業もはっきり言って、首都圏と長崎のトラックドライバーの賃金格差が70万から80万円ある。

私も大阪で運送事業をやっているが、長崎と大阪の従業員とでは格差がある。

何故かと言うと、要するにそれだけ長崎は運賃が取れていないということである。

長崎では、今でも5から6%の運賃アップしかお願い出来ていない。

そういう面について、皆様方のお知恵を拝借しなければならず、我々、事業者だけではどう  
いう方向に進めばいいのか悩んでいる。

先日、全国トラック協会の会議の場で、長崎県トラック協会として、何を思っているのか聞  
かれたときに、長崎は最西端に位置しているので、出発地点から到着地で荷を降ろし、帰りに  
荷物を積まなければ採算に乗らないため、帰りに荷物を積んだ。そうすると運行時間144時  
間をはるかに超えて168時間になってしまったことから、144時間というものを廃止して  
欲しいと意見を申した。

遠隔地に位置する我々としては、非常に問題点が多いので、皆様方のお知恵を拝借出来れば  
有り難いと思っている。

(小野委員)

ガイドラインについては、綺麗事過ぎるとの話もあったが、パイロット事業を2年間全国  
で102事業を行ったが、そもそもパイロット事業については、時間短縮を目指して実験をし  
てみよう、他の要件はとりあえず無視しながら、例えばコスト的に合わなくても実験しよう  
ではないかということで始めた。

いろいろやって課題を見つけよう、あるいは数字的や時間的な効果があるかどうかを検証し  
ようということでスタートしたので、ある意味コスト的には合わず、結果的には実施されてい  
ないものが80%で、実際続いているのは1割程度と感じている。

ただ、いろいろな実験をやった工夫の跡は無数に残っているので、荷主と運送事業者との間  
で、可能性についてのヒントがあると思うので、是非とも102事例、それぞれいろいろな問  
題を抱えながらもやってきた事例なので、自分の会社、自分の荷主と合うような事例を見つけ  
ていただきたい。

九州は、長距離輸送があるので、この中では、大分、佐賀、宮崎の事例が載っていた。  
長距離輸送においては、このガイドラインには長崎の事例は載っていないが、長崎の運送事業  
者の事例は載っている。

長距離輸送を克服するためのヒントがこの中にあるので、是非、先ほどの2日の運行で帰っ  
て来られないというケースもあり、中継輸送の事例もあるので、事例集の中からヒントを見つ  
けていただき、144時間の問題も克服していただければと思う。

(西辻委員)

説明を聞いて、札幌のパレット化の話があっただが、長崎県でも何回も話が出ている。

今日、佐賀とJAとの話し合いがあっているが、どういう話し合いかというと、今、我々の  
パレットの問題が出たときに、パレットのサイズをどうするのか、種類をどうするのか、回収  
をどうするのか、何回話しても、この辺りで止まっている。

北海道に聞きたいのは、サイズや種類はどうなったのか、あるいは回収はどうなったのか、  
こういうことが具体的に解ると、荷主ともっと突っ込んだ話が出る。

佐賀に聞いてみたところ、具体的にワンパレット500円で、この協議会の中で、運送会社

と全農と、JA佐賀が入っているが、全農はワンパレット500円で回収をすると決まっている。

もう一つは、このパレットを全農が鳥栖に保管しているので、使うのであれば鳥栖まで取りに行かないといけないが、その費用も問題。

パレットは重量が30キロほどあるそうだが、18パレット積むと、約500キロとなり、重量的に積みなくなり、そういったときにはやはり運賃に影響してくる。

費用をざっと計算すると、1万円くらいはマイナスになると思っている。

札幌が上手くいっているのであれば、我々もあまり経験がないので、上手くやれている状況について教えて貰いたい。

(宮原座長)

パレットについてはサイズの問題や費用負担の問題もあり、課題は見えているので、どうやって継続していくのか、協議の場をどうするのかも含めて、行政においても是非とも後押しをいただけると良い。

(小野委員)

パレット問題はどちらも難しい問題であるが、工業製品など、相手方が決まっていて、工場から物流センターなど降ろし先が決まっているのであれば、パレットは流失しない場合が多いが、農産物向けとなると難しい。二つ問題があって、一つは、長崎であれば大阪あるいは東京といった長距離の輸送になるが、実験でも行ったが、今までのJAと運送会社との契約のほとんどがケース建て運賃となっている。

そうするとパレットで載せた場合、20%から30%積載量が減り、1台あたりの收受運賃が2割ほど減ってしまう。

このため、パレット単位での運賃に切り替えなければならないというのが一つ出てくる。

積載率が落ちるのであれば、直積みでいいのではないかと考えていて、ただ、そのためにドライバーが約3時間かけて積み込み、荷降ろしでも時間がかかるということが一番の問題なので、3時間分の人件費を荷主に持っていただくことが出来れば、直積みもいいのではないかと思う。

もう一つの問題は、パレット化したとして、今度は中央の卸売市場または地方の卸売市場にパレットを置いていくので、東京で何ヶ所か農産物を降ろしていくが、最終的に地方の市場やスーパーで無くなってしまう。

そういうことがあるので、パレットをプールするようしっかりした考え方、仕組みを考えたおかないと、結局は毎回、パレットの損失になってしまうので、生産者側のJAとトラック運送事業者だけではなく、市場まで含んでパレットの流失を考えておかないと、最終的には難しいと思っている。

一度実験をやったが、その際は「実験」なのでしっかり保管していただいたので、流失はなかったが、実際は難しいと思う。

(西辻委員)

知りたいのは、サイズの問題や種類など、パレット化を既に札幌で上手くやれているということなのでその状況を聞きたい。

このトラック協議会は全国でやっている訳であり、出来れば、もう少し情報の共有があっても、かなり違うのではないかと思うところである。

(小野委員)

事例集にしても、実は2ページ分あり、実際のコンサルティングの結果としては残っているので、それぞれの事例について問い合わせし、取扱注意となっているのか、それとも外部に出してもいいものなのか、本省でもいいが、確認すれば詳しい内容は見られると思う。

## 8. 議題2 (トラック運送業界をとりまく最近の状況について)

資料2により説明 (事務局:九州運輸局)

意見・質疑等なし

## 9. 議題3 (働き方改革の実現に向けた取組について)

資料3により説明 (事務局:長崎労働局)

(後藤委員)

資料の4ページで上限規制の適用除外で、自動車の運転業務は5年後に適用とされているが、例えば、最初は自動車に乗っていたが、年の途中から倉庫の仕事が忙しくなり、蓋を開けるとほぼ倉庫の仕事をやっていたとした場合に、自動車の運転業務として管理をしていたので、残業については45時間年6回を考えずに、気が付いたら年8回になっているとすると、そのまま倉庫の仕事させるとするのは駄目ということになるのか。

自動車運転業務という定義が、例えば年間、所定労働時間の50%を自動車運転業務であれば適用除外となるのかなど基準はあるのか。

(労働局)

あくまでも960時間が適用されるのは、自動車の運転業務を実際にやっている場合に限られるので、倉庫の場合は適用がないこととなる。

どちらが主たる業務かどうかは、それぞれの業務ごとに管理をしなければならない。

(後藤委員)

例えば配車係で午前中配車をして、午後からトラックに乗っている場合は、自動車運転となるのか。

(労働局)

一日の内で、半分以上運転業務を行っているのであれば、自動車運転手となる。

期間があって、前半は運転手で後半は倉庫と分かれているのであれば、それぞれの期間ごとに配慮する必要がある。

要するに職種が変わったということで、どちらが長い期間かで判断することとなる。

(小野委員)

自動車運転業務として採用され運転業務を行うが、期間で計算してみると30%しか運転業務をしておらず、実質は倉庫の積み込みだったり、あるいは構内作業だったりした場合には一般職となり、逆に、一般職として採用していても、結果的に半分以上運転業務となってしまった場合には、960時間の適用となる。

一般職でも、年720時間は休日労働を含んだ数字ではない。

また、休日労働を含めても、どの2ヶ月を平均しても月80時間を超えては駄目だと、そして月100時間を絶対超えてはいけない。

年720時間については、休日労働を組み合わせればもっと働くことが出来ることになる。

休日というのは、週休2日の土日ではなく、法定で決まった休日を指す。

例えば、最大の上限は複数月平均80時間であるので、12ヶ月毎月組み合わせをした場合は年960時間まで可能ということになる。

ドライバーになると4ページにも適用上限時間は、年960時間となり法定労働時間とは別枠であるので、例えば月2回、1回8時間働き、16時間×12月で、年間192時間となり、トータル1152時間までは可能ということになる。

その他、特に意見・質問等なし

## 10. 閉会挨拶

(熊谷長崎労働局労働基準部長)

ご存じのとおり、働き方改革関連法として、上限規制をはじめとする改正労働基準法等については、来月4月1日から施行されるが、「働き方改革」のうちトラック運送業の時間外労働の上限規制については、5年間は猶予措置としてなっているが、その後、年960時間以内の規制を適用し、将来的には一般則の適用を目指すこととなっている。

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「働き方改革実行計画」の大きな目玉ともなっている。

また、現在、監督署等への問い合わせが多いのが、「有給休暇の5日付与義務化」の件。年間10日以上有給休暇がある労働者が対象であるが、付与される日数のうち本人からの有給休暇の請求がない場合、5日については、使用者責任で指定して与えなければならないという義務規定。背景には日本特有の有給休暇を消化しづらいという社会風土の影響なのだろうが、こうした社会環境の改善を図るといっても法の趣旨の一つ。

もうひとつ、ご留意いただきたいのが、労基法の改正と同時に行われた労働安全衛生法の改正により「長時間労働者に対する面接指導の拡充」ということが行われ、産業医による「面

接指導の対象要件を時間外・休日労働時間が月100時間超から80時間超に拡大」されたのをはじめ、産業医が事業主に対して「労働者の健康を確保するために必要があると認められる場合は事業者へ勧告」することができるようになったこと。

私ども労働局においては、こうした労働時間法制の見直しの周知をはじめ、本協議会の目的であるトラック運転者の労働時間等労働条件の改善に向け、協議会での成果を踏まえて、各種取組を進めて参りたいと思うので、今後ともよろしくお願ひしたい。

以上