

第8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30年6月14日（木） 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
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
大山 康成	鹿児島青果（株）代表取締役社長
恒岡 良文	本坊酒造（株）管理本部 副本部長
石原 秀樹	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
堀 芳久	日本通運（株）鹿児島支店 管理次長
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 （行政側）	（株）ユタカ産業 代表取締役
田之上英治	厚生労働省鹿児島労働局 労働基準部長
桑島 隆一	国土交通省九州運輸局 自動車交通部 部長
國村 利広	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 次長
小松 和行	農林水産省九州農政局経営・事業支援部食品企業課 地域食品専門官
西富 礼慈 （欠席）	農林水産省九州農政局経営・事業支援部食品企業課 流通・企業係長
永田 福一	鹿児島県中小企業団体中央会 専務理事
池田 耕造	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

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) 平成30年度コンサルティング事業について
- (4) 働き方改革の実現に向けた取組について
- (5) 厚生労働省における支援事業について
- (6) 農林水産省の取組みについて
- (7) その他

5. 資 料

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
1-2	トラック運送事業における働き方改革について（記者会見資料）
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	平成30年度コンサルティング事業について
資料4	鹿児島労働局資料

6. 開会挨拶

(桑島自動車交通部長)

九州運輸局自動車交通部長の桑島でございます。

皆様、本日は大変お忙しい中、本協議会にお集まりいただき、誠にありがとうございます。

日頃より運輸行政につきまして、皆様方からご理解とご協力いただきこの場をお借りしてお礼申し上げます。

この協議会は、平成27年4月に閣議決定された「労働基準法等の一部を改正する法律案」における割増賃金率への対応を関係者が一体となって協議する場として設置されたもので、平成28年度から荷主と協調して労働環境の改善のための「パイロット事業」に取り組んで参りました。

今国会で、働き方改革について審議されているところですが、安部総理を議長として、働き方改革実現会議が平成28年9月に設置され、翌年3月28日に決定された「働き方改革実行計画」において、「時間外労働規制の適用除外とせず、改正法の一般則の施期日の5年後に、960時間以内の規制を適用することとし、かつ、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設ける」こととされました。

「働き方改革実行計画」においては、関係省庁の横断的な検討の場として平成29年6月29日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が設置され、本年5月30日に、第4回が開催され、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施策が策定され公表されました。

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ります。

今年度の協議会としては、行動計画に添って「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（仮称）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ります。

九州管内のトラック輸送の特性としては、農水産物を中心とした九州の生産物が消費地される大都市圏から遠隔にあり、必然的に長距離輸送となり、コスト負担や労働負担も大きくなっています。

宮崎においては、平成28年度のパイロット事業の成果を踏まえて、トラック事業者と荷主で協議した結果、青果物の輸送体系の見直しが実現できた事例がございます。具体的な内容については、業界紙等にて紹介されプレガイドラインにも掲載されておりますので、省略しますが、運送事業者のみならず荷主においても、作業員の勤務時間改善につながったとの報告を受

けております。

このような好事例が生まれたのは、青果物輸送に関わる多くのトラック事業者が危機意識を共有し、共に取り組んでもらえるように努力されたことに加えて、荷主である「経済連」や関係行政が物流の現状、トラック運転手の労働環境等について理解いただき、フェリー積み込みまでのリードタイム確保に、一体となって取り組んだ成果でございます。

取引環境・労働時間改善にあたっては、このように協同で取り組まれた事例や、この協議会においても各委員の方より、独自の取組の報告もいただいておりますので、トラック事業者の皆様におかれては、そのような環境が整いつつあることを認識し取り組んでいっていただければと思います。

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」がされたところです。

標準運送約款の改正に関しては、現在のところ、鹿児島における新旧約款に係る手続きの割合は、9割程度となっておりますが、旧約款での認可が約半数を占めております。

認可後においても新運賃への変更届出は可能ですので、今回の標準約款改正の背景等を再度検証していただき、今回の約款改正が意味あるものとして受け止めていただくとともに、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いくこととしています。

また、九州運輸局では、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き業界の現状や政策を周知することを目的に、九州経済産業局や九州農政局と連携し、荷主の参加の取組を行ってきました。

さらに、本年6月には荷主企業宛に6行政機関の連盟にて再度、適正取引及び労働時間について、リーフレットの送付を約1万5千事業所へ実施しました。

本日は、委員の皆様により取引環境・長労働時間の改善に向けての活発な議論を頂きたいと思っておりますので、どうぞ宜しくお願い申し上げます。

(小野座長)

昨年度に引き続き、座長の重責を担わせていただきます。よろしく申し上げます。

本日は6つの議題があり、大変とは思いますが、2時間という限られた時間の中で協議できるようご協力をお願いします。

7. 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みについて」(資料1-1~1-4) の説明(九州運輸局貨物課 江隈課長)

(國村委員)

ただ今の説明にも出て参りましたとおり、昨年11月に標準運送約款が改正されまして、運賃と料金を区分けした形となっております。

この改正から大分時間がたっているが、標準運送約款が改正された効果などの現状を教えてください。

例えば、待ち料金が発生したので、待機時間が短くなったとか、付帯業務を明確化したこと

で料金が収受できるようになったなど、標準運送約款改正後の変化について、荷主様・事業者様どちらからでも結構ですので、委員の皆様からのご意見をいただけませんか。

(小野座長)

資料のP 29に関係するが、鹿児島は他県に比べて手続きが進んでいると思います。

1, 009者中、789者が届け出ており、約款認可申請が107者となっておりますが、実態がどうなっているか、ということだと思います。

(鳥部委員)

鹿児島は届出提出率が高くなっておりませんが、現実問題として、届出したのみにとどまっていると思います。

(黒木委員)

今お話があったとおり、とにかく期日内に届出を出すようトラック協会でも各会員に呼びかけて、まず届け出なければ始まらないという意識付け、と受け取らせていただいた。

具体的にこの料金を収受できているか、というと、正直申し上げて、確認はできておりませんが、そこまでできたという話は聞いておりません。

ただ、荷主様への説明のためのツールには間違いなくなっているだろう、というのが実態と思います。

(小野座長)

今実態につきましてご報告がありましたが、ルール改正ということなので、とりあえず届け出ようというところでしょうか。まず、そこをこなさなければ次に進めませんので、第一ステップの段階にとどまっている、という感触でしょう。

関連して私から1点質問を。資料P 29の「約款認可申請件数」の107件はどういった内容か教えていただきたい。

(江隈課長)

旧約款を使用するための申請がほとんどとなっております。

(小野座長)

同資料右側の「手続き率」と「運賃料金属届出手続き率」の違いは何でしょうか。

(江隈課長)

「手続き率」は認可・届出のいずれかの手続き行った事業者の比率を示しています。

我々行政庁としては、できるだけ新約款による運賃料金属届出を行っていただきたい、ということもあり、「運賃料金属届出手続き率」を出させていただけましたが、本来であれば、この運賃料金属届出手続き率の数字を上げていかなければならない、というところ です。

(鳥部委員)

資料P4の運動のイメージの中に、確かに予約受付システムの導入や手荷役作業の軽減は当然ですが、下請は二次下請けまで、多重下請けが問題となっていることはわかっておりますが、残念ながら二次下請けで終わってしまうと、物が動かないケースが結構出てくるのが現実だと思います。

現状として、皆様ご存じのとおり、大手の取扱事業者に行くまでに、すでに二次三次となっている場合があります、現実問題として四次五次となっているケースがあります。

将来的な構造として、二次下請けまで、というのは理解できますが、組織的に動いている取扱事業者の存在意義はいいが、それ以外の取扱事業者による弊害があるのではないかと、思っていますので、利用運送事業者の制限を行ってもらったほうがいいと思います。

それともう1点、資料P20のETC2.0についてですが、導入の際には、途中の乗り降りでは継続料金となることを前提として導入したが、現実はそうになっていないところが遺憾ですが、どうなるのでしょうか。

(江隈課長)

まず、下請は二次下請まで、という点について、我々も持ち合わせている資料が中央から出た資料のみとなっております。

ただ、検討会が行われているところですので、ご指摘いただいた実態があることを、機会があるごとに本省へ報告していきたいと思っております。

ETC2.0につきましては、同じ国土交通省として紹介しておりますが、ご存じのとおり、道路局担当となっております。

個人の感想としまして、道の駅の活用を推進している割に継続料金となるための時間が短いと感じております。

こちらについても、機会があるごとに、時間の見直しなど本省に報告したいと思っております。明確な回答とはなりません、以上となります。

(小野座長)

関連情報として、昨年度の福岡県のパイロット事業では柳川から大阪までの、あるいは首都圏までの輸送について、中継輸送を行いました。

インターチェンジを降りて、道の駅でドライバーが交替する方式でしたが、片方の車がちょっとでも遅れると、あっという間に1時間を超えてしまい、結局通し料金にならなかったというデメリットが顕在化したので、昨日の報告でも中央に問題を上げてくれ、と話は通しております。

8. 資料説明

「プレガイドラインについて」(資料2)の説明(九州運輸局 江隈課長)

(小野座長)

ただいま説明のあったものは途中段階のガイドラインとなっており、実際にできあがるのは

8月下旬と聞いております。

今のところは事例集としての分類でしょうが、この中の山梨県の事例は、ちょうど1年前の6月に官邸で開催されたサービス業の生産性向上国民運動推進協議会で、安倍総理の前で、トラック部門ということで山梨県の事例と、九州の案件としてもう1件ノミネートされた長崎の事例を私がプレゼンしてきました。

他県の事例、ではなく、いろんなヒントがこの中に詰まっておりますので、いろんなところを見ながら、荷主さんあるいは運送事業者さんの新たな取組をする際のヒントにさせていただきたい、というのがこのガイドラインの趣旨だと思います。

(黒木委員)

パイロット事業は、平成28年度と29年度の2年間に渡って、各都道府県で行われ、相当な事例があります。私どもとしては、このガイドラインをもとに事例研究するためのテキストになると考えており、細かいところまで見ていきたいところですが、県によってはパイロット事業自体が成果を出すためだけに取り組んでいる風潮があったのではないかと、思うところもあります。

先ほどお話しがあった山梨の事例は、そのまま継続されているとのことでしたが、その他の事例について、同じように継続されている事案、もしくは途中で断念してしまった事案も当然にあらうかと思えます。

予測するに、やはりいろいろとコストがかかってなかなか継続できない、というものも当然あらうかと思いますが、そういったものを深掘りしていただいて、次回の協議会などで、継続できなかった理由なども開示いただきたいと思います。

9. 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3)の説明

((株)富士通総研 亀廼井)

(大山委員)

今回の事業に荷物を受ける業者さんは入っていないのでしょうか。

(磯元専門監督官)

今回は、着荷主は入っておりません。本来であれば、着荷主も入っていただくのがベストだと思いますが、なかなか調整がうまくいかない部分もありまして、今回はこのような形で実施させていただくこととなります。

(大山委員)

労働時間の短縮を目指す実証実験の取組としては、これでいいのかなと思いますが、目的に「成果の業界全体への波及」とある以上は、荷受け側の意見も反映していただかないと継続しないと思います。もちろんそれぞれが新しいことをしていこうと思えば、それぞれの立場の方々にプラスになったりマイナスになったりすると思いますが、決してコストだけではないと思

ますので、それぞれのプラス面が少しでも多くなれば継続するのではないかと、思いましたので質問させていただきました。

(小野座長)

確におっしゃるとおり、発着荷主・元請け・実運送事業者、この4者が出揃ってこそ、というところではありますが、昨年度または一昨年度のパイロット事業では、着荷主の物流条件を変えなくても、労働時間・運転時間・拘束時間等を短くすることが可能である、ということもありました。県によっては、発荷主と実運送事業者の2者だけだったり、発荷主・元請け・実運送の3者だったり、着荷主が入って4者だったり、千差万別な状況です。

基本的には、納品サービス水準を求めてくる着荷主にも入ってほしいのですが、できれば、中長距離輸送の大手取引先についてはヒアリングを行うなど、是非とも意見を反映させるような機会を作っていただけたら、と思います。

(鳥部委員)

この協議会の場に、できましたら対象集団の方々を、委員というわけにはいかないでしょうから、オブザーバーとして参加していただけるような仕組みを作っていただければ、と思います。

(小野座長)

おそらく1回目の会議の中で匿名希望か名前を出していいのかの確認があつて、名前を出してもいい、ということであれば、委員はなかなか難しいので、オブザーバーとして参加いただき、進捗状況や取組に関する感想等をご披露いただけるような機会を事務局で作っていただければ、と思います。

(磯元専門監督官)

今回の対象集団の方々からは、名前をオープンにしても構わない、という了解を口頭で得ております。しかし、企業によっては、社内の決裁が必要とのことで、当方から依頼文書を発出し、決裁をいただいているところです。正式にはまだ公表できませんが、公表できる方向で進んでおります。

(小野座長)

私からも一つ意見なんです、昨年度まではパイロット事業ということだったのですけれども、今年からはちゃんと深掘りもして、コンサルティング事業として名前も変わりました。

昨年度までの2年間のパイロット事業は、基本的には労働時間あるいは拘束時間、運転時間がどう変化するかというところを主眼に見てきたわけです。結果として、いいやり方だけど二人体制でやるとコストがかかる、これを誰が吸収するのか、となり、実際の実施に至らなかったケースが多々あります。運賃には転嫁できない、コストは事業者ではなかなか吸収できない、ということがありました。

今回は基本的に実施するためのコンサルティングだと思いますので、労働時間や拘束時間で

の評価が一番ですが、もう一つの視点として、どれだけのコスト、人件費が増えるのか、あるいは設備投資が必要なのか、あるいは運送事業者の採算性がどうなるのか、必要な運賃転嫁はどうすればいいのか、そういった部分をしっかりと押さえていただくと、本当に参考になる事例になっていくと思いますので、よろしくお願いします。

10. 資料説明

「働き方改革の実現に向けた取組について」・「厚生労働省における支援事業について」（資料4）の説明（鹿児島労働局 恩田課長）

（中村委員）

今年1月、九州運輸局、鹿児島労働局、トラック協会の共催により、「荷主とトラック運送事業者のための長時間労働対策セミナー」を開催しましたところ、多くの荷主の方々に参加していただきましてありがとうございました。

取引環境及び労働時間の改善については、荷主のご理解とご協力がないと解決しませんので、労働環境、取引環境の改善についての国の取組み等について、荷主及び運送事業者に対して周知するためのセミナーを今年度も是非開催をお願いしたいという希望を持っておりますので、是非ご検討いただきたいと思います。

11. 資料説明

「農林水産省の取組について」（資料5）の説明（九州農政局 西富係長）

（鳥部委員）

パレット化ということで、本当にありがたい話ではありますが、「パレット管理及び紛失等防止の仕組み」の「別パレット等に積み替え」とありますけれど、我々がほかで実施しているJPRやP研などでは、この積み替えを我々運送事業者が実施しているのが現状です。やはりこの部分を運送事業者の負担とするなら、有償とするなどを踏まえて、できれば全体が研究会等に入っていただくのが理想だと思いますので、全体的な浸透をお願いしたいと思います。

（小野座長）

この件に関して、昨年度の長崎県のパイロット事業が、経済連の選果場で積みつけるときに1200×1200のパレットから運送事業者が1100×1100のパレットに積み替えて卸売市場に持って行き、卸してパレットを持って帰る、という形態でとても大変だったのですが、選果場の機械導入が決定しており、1100×1100パレットへの積みつけ機械に代わっていくということで、その部分が一貫パレチ化される、そして卸売市場の協力によってデポ的な役割を持っていただくということで、そのまま卸してパレットを持って帰る、そういった形での実証実験を行っておりますので、是非参考にさせていただければ、と思います。

12. その他

(小野座長)

参考資料として2、3点あります。

まずは「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」について、私から紹介させていただきます。

先ほどから、国、主として国交省、その他厚労省や農水省などが、たくさんの支援策を作っています。例えば国交省では省庁連絡会議の中で、88の施策、具体的にはタクシーやバスのみのものもあるので、トラックが関係するものは70ほどですが、そういった施策を作っていただき、補助あるいは支援といったものを含めて、たくさんのもが実施されています。まさに行政側ではそれを実施する上でのお膳立てをした、というところだろうと思います。

そうすれば、実行に移していく必要がありますが、そのためには業界や事業者、あるいは荷主のご協力を得て、これを実施するという取組の段階が必要です。

そこで、昨年9月20日に石井国土交通大臣からトラック・バス・タクシー業界をお呼びになり、実際に事業者が具体的にやるような、先ほどご紹介がありました、2024年に（時間外労働の上限規制が）適用になるので、それに向けてのアクションプランを作るよう要請がありました。

それを受けて、全日本トラック協会としても、協会としてやるべきこと、事業者にやっていただくことを、項目だてしながらアクションプランを策定し、3月末に石井国土交通大臣へ策定結果を報告しました。その内容がこのアクションプランの概要版と本編となっております。

達成目標は2024年に時間外労働年960時間を超えるような運転者を抱える事業者を0にしよう、という高い目標となっております。現実問題として、とてもハードルが高いので、猶予期間の中でしっかりやる手立てを考えています。

その時には決まっていなかったのですが、時間外5割増し賃金の適用については、平成35年からとなっておりますが、そういった目標を達成するために、「労働生産性の向上」に取り組まなければならない、「運送事業者の経営改善」を行っていかなければならない、そして「荷主との適正取引を推進」していかななければならない、そして人手不足ですので「多様な人材の確保・育成」、こういった大きな柱を立てて具体的な行動、そして協会が実施すること、事業者を実施してほしいことを、アクションプランとして細かく設定されております。

こういったこともありますので、お膳立てだけではなく、業界・協会・事業者が一緒になってしっかりやっていこうという内容が今年スタートしておりますので、荷主の方々もこのアクションプランにも関心を持っていただきながら、ご協力いただくような機会もあると思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

(関野課長)

九州では荷主への協力要請が10件ほどあった、とのことでしたが、固有名詞等はなかなか出しづらいと思いますけれども、もし事例があれば、こちら各産地へ実際の事例を示しながら指導でき、経済連としてもやりやすいので、出せるならその範囲内では是非いただければ、と思いますので、よろしくお願ひいたします。

(江隈課長)

荷主への勧告まで行けば公表することとなっているが、協力要請の段階では件数のみの報告となります。我々としては、この場で紹介させていただいた趣旨としましては、運送事業者様の中にやはりそういった条件に該当するけれども、やはり荷主様への遠慮や、協力要請などをされると荷主から切られるといった力のバランスの関係上、九州は10件と申し上げましたが、全国的にはまだ相当な件数の協力要請が動き出しているところですので、今の段階では協力要請の段階での公表はできません。

行政としましては、荷主に対する協力要請については、運送事業者様への聞き取りの中で、制度の説明をしながら、出せるように進めていきたいと考えております。

(鳥部委員)

労働時間の問題とは若干違いますが、我々業界としましては、最近の燃料高騰が相当堪えてきております。

そこで、トラック協会でも高騰対策決議案というものを出示して、いろいろなところに要請しております。

当然、経営環境が厳しくなれば労働環境にも影響してきますので、これからいろいろな事業者の方が、例えば燃料サーチャージなどの要請が回っていくと思いますので、その際にはよく耳を傾けていただければ、と思いますので、よろしく願いいたします。

13. 閉会挨拶

(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、そして活発なご議論をいただき、厚く感謝を申し上げます。

本年度の事業は、過去2年間のパイロット事業の成果の中から、労働時間短縮に効果的な取組を実践していくコンサルティング事業にリニューアルされました。

本日も報告がありましたとおり、荷主、運送事業者様には、本事業の趣旨をご理解の上、取り組んでいただき、是非、素晴らしい結果となりますことを祈念しております。

また、鹿児島県は地理的に大きな市場から遠方にあるため、様々な困難もあるかとは思いますが、富士通総研様には、多大なるご支援をいただきますようお願い申し上げます。

さて、時間外労働の上限規制を含む働き方改革関連法案の審議も粛々と進んでいるところでございます。

新たに規制ができるから、ということもありますが、なによりも、ドライバーを含めた働く方の健康と安全を守るため、そして、人手不足がますます進んでいくと予想される中、よい働き手を確保するためにも、労働時間を含めた労働環境をより良くしていくことが重要であります。

小野教授をはじめ、委員の皆様には、引き続き、本協議会の運営を通じて、鹿児島県の運送業界の労働環境が改善されるよう、格別のご配慮とご協力をいただきますようお願い申し上げ、閉会の挨拶に代えさせていただきます。