

第12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

日時

令和3年3月19日（金） 14時00分～16時00分

場所

長崎県トラック協会 研修会館

出席者

宮原 和明	長崎総合科学大学 名誉教授
小野 秀昭	(株)運輸・物流研究室 取締役フェロー
岩崎 直紀	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
大久保 一彦	長崎県農業協同組合中央会 専務理事
木原 剛	(株)エレナ 総務部長
飛永 哲郎	日本通運(株)長崎支店 支店長
小畑 英祐	ヤマト運輸(株)長崎主管支店 安全推進課 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
西辻 松好	(株)ミラージュ 代表取締役
馬場 邦彦	(公社)長崎県トラック協会 会長
井内 真人	長崎県 産業労働部 雇用労働政策課 課長
村木 幸広	長崎労働局 労働基準部 部長(代理出席)
片山 高幸	九州運輸局 自動車交通部 次長(代理出席)
川原 淳	九州運輸局長崎運輸支局 次長

議題

- (1) 取引の適正化に係る各種施策について
- (2) 長崎県地方協議会における今後の取組について
- (3) 周知・要請事項について
 - ・トラック運送事業者に対する労働時間等説明会について
 - ・改善基準告示の見直しについて
 - ・職場における新型コロナウイルス感染症対策 他
- (4) 九州における物流効率化の取組について
- (5) その他

資料

議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図

資料 1 取引の適正化に係る各種施策について

資料 2 長崎県地方協議会における今後の取組について

資料 3 トラック運送事業者に対する労働時間等説明会について

資料 4 改善基準告示の見直しについて

資料 5 職場における新型コロナウイルス感染症対策など

資料 6 九州における物流効率化の取組について

資料 7 標準的な運賃への取組み及び改善基準告示見直しに係る

開会挨拶

(九州運輸局片山自動車交通部次長)

トラック事業者の皆様においては、新型コロナウイルス感染症の拡大の中、エッセンシャルワーカーとして、国民の暮らしとわが国の経済活動を支えるために、生活用品や医療等に必要な物資、食料品等を、迅速かつ確実に消費者のもとに届けて頂いていることに感謝申し上げます。

働き方改革の推進を目的とした「働き方改革関連法」が成立し、順次施行されており、自動車の運転業務についても、令和 6 年 4 月より時間外労働の上限規制が適用されることになっている一方で、トラック運送業においては、個々の事業者の努力だけでは対応に限界があり、発着荷主を含めサプライチェーン全体での取組みが不可欠となっている現状がある。このため、「働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において、「政府行動計画」が策定され、関係省庁が連携して、生産性の向上、多様な人材の確保、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ある。

国土交通省では、昨年 4 月 24 日、トラックドライバーの労働条件の改善・ドライバー不足の解消を図り、安定した輸送力を確保するため、トラック運送事業者が法令を遵守して持続的に事業を行う際の参考となる「標準的な運賃」の告示を行った。荷主の皆様においては、持続可能な物流の実現に向けて、「標準的な運賃」の活用へのご理解とご協力をお願いする。

また、取引環境の適正化の取組として、ホワイト物流推進運動を展開している。自主行動宣言をしている物流関係企業が、2 月 19 日現在、全国で 1, 186 者となっている。今後は、各種行事等において、本運動への賛同表明を呼び掛けていきたい。

本日は、各委員の皆様により、取引環境・労働時間の改善に向けての活発なご議論を宜しくお願いする。

議題 1 (取引の適正化に係る各種施策について)

資料 1 により説明 (事務局：九州運輸局)

(小野委員)

月の労働時間については 2024 年 4 月までに順次減らしていかなければならず荷主の協力も必要となるが、もう一つ大きな問題は原資がなければ進まないと聞く。

それを対して、同じ時間で他の産業と同じ人件費をいただいたうえの運賃を作ろうと、昨年 4 月に標準的な運賃が国土交通本省で時限立法により作られた。

その後、全国で運送事業者に対する標準的な運賃の内容・特徴・届出等の実際に使っていくためのセミナーが北海道から沖縄まで行われ、昨年10月には長崎など九州各県で説明を行ったが、長崎県の事業者が何社あるのか、また、標準的な運賃の届出をしないと適用できないのだが何社届出されているのか伺いたい。

(長崎運輸支局)

詳しいデータが手元にないが、長崎県内でトラック事業者が約500社、そのうち標準運賃の届出は約20社。

昨年10月の説明会では参加が少なかったこともあり、今後も説明会を行っていきたい。

(小野委員)

冒頭に申したように労働時間短縮・労働環境改善のためには原資が絶対必要だという意見が多くあるので、弱い立場を克服するために力を入れてトラック業界・運輸行政含めて(標準的な運賃を)届け出るよう働きかけていただきたい。

(馬場委員)

標準的な運賃の届出について、先日の全国トラック協会理事会において大分県が80%以上進んでいるとの話があり、私も会長として恥ずかしい思いをした。

長崎県は、日本の西の端で農産物やいろいろな産業などを運んでいく中で地域的にも、荷主・同業者との関係で非常に不利な面があるが、佐賀県など地域的には進んでいるところもあり、長崎県トラック協会理事会で改めて要請しようと思っている。

議題2 (長崎県地方協議会における今後の取組について)

資料2により説明(事務局:長崎運輸支局)

(飛永委員)

検討テーマを加工食品に選定することだが、今後の進め方で1つめにヒアリング・アンケート、続いて改善策の検討・策定と項目が続いているが、このスケジュール感というか、いつ頃にアンケート、改善策の検討・策定がいつ頃かといった指針があるのか伺いたい。

(長崎運輸支局)

一昨年10月の前回検討会において加工食品を検討テーマとする方針が決定したが、その後はコロナの影響で全く動けず検討できていなかったことから、改めて事務局で協議して方向性を決定してお示したところ。

アンケートの実施時期や項目についても今から事務局で検討を迅速に進めたいと思っている。

この段階をいつまでにという目標等はないが速やかに進めたいと思っており、スケジュール感についてのアドバイス等があればご意見をお願いしたい。

(飛永委員)

加工食品を検討テーマとするのは良いと思うので、数ヶ月単位で（資料の）上から下へのスケジュールが進んでいけば良いと思う。

（長崎運輸支局）

今後、アンケートの実施や方針等について皆様のご意見を伺いたい場合には、協議会開催に限らずメール等を活用して意見照会等を予定しており、ご協力をお願いしたい。

（西辻委員）

先程から長時間労働（2割長い）・運賃が2割安いということだが、原因は全て運賃であり適正な運賃がいただければこのような協議は必要ない。

コロナの影響もあるのか現在は物量が減少し運賃が下落しているので、協議だけでなく結果が出るような、実のあるようなものにできないのか。

最近まではパレットの話が進んで、他の成功事例を参考にすれば長崎県でもうまくいくのではと思っていたが行き詰まっているようである。

その根本の部分を、この協議会は行政も参加しているので検討してはどうか。

（長崎運輸支局）

今回は検討テーマについての話をしているが、今ご意見いただいた根本である運賃についても今後の検討の進め方等を事務局で考えていきたいので、ご意見等あれば参考とさせていただくのでよろしく願いたい。

（小野委員）

過去に長崎県でもパイロット事業が行われており、2017年の製パン会社での事業については全国でも本省でも注目を浴び、山梨県と長崎県の事例は官邸で安倍元首相の前でプレゼンを行った実績がある。長崎県は長距離になりやすいという特徴もあるのでぜひとも加工食品の実証実験に取り組んで頂きたいと思う。

その際、場面をしっかりと分けて考えて頂きたいのだが、加工食品の場合、ナショナルブランドメーカーが他の地域で作られたものを長崎県へ持ってきて、そこから小売店へ持って行く物流が一般的である。この場合の幹線輸送は他地域の業者になり、コンビニや飲食店などの県内小売店への輸送は長崎県の業者が行うような物流となる。もう一つは、パイロット事業でもあったが、佐世保市から宮崎市といった九州でも一番遠い地域へ日帰り運送を行うといった厳しい事例のように、県内にある食品メーカーから県外（九州内あるいは関西、東京）へと出荷するような物流の場合、県内の事業者が輸送を担うような物流となるため長時間労働・長時間運転が発生するような物流になる。どちらの物流に焦点を当てるか。県内産品を他県に持って行く物流（出荷）、あるいは他県のを県内の小売店・飲食店へ持って行く物流、どちらの物流に焦点を当てるかによってやり方は全く異なるが、どちらかという出荷側で厳しい待ち時間・長時間運転が発生しているため、そちらに焦点を当てるのが一法と思う。ぜひともどちらに焦点を当てるか見極めて検討して頂きたい。

(宮原座長)

テーマは加工食品で継続、加工食品物流における現状・課題を把握するためにトラック事業者へのアンケート調査を行うという、事務局案のとおり進めるということによろしいか。

委員からはその他意見もなく了承。

議題3 (周知・要請事項について)

資料3～5により説明(事務局:長崎労働局)

(宮原座長)

資料「令和3年度貨物運送業に対する労働時間等説明会の開催について」にある説明会は、対面式なのか、オンラインなのか。

(長崎労働局)

機材が揃えばオンラインも可能と考えるが、当局のセキュリティーの関係等もあるため、基本的な方向性としては新型コロナウイルス対策を行った上で、参集による開催を考えている。柔軟には対応していきたい。

意見等特になし

議題4 (九州における物流効率化の取組について)

資料6により説明(オブザーバー:九州農政局)

(馬場委員)

2024年4月以降時間外労働の上限規制が始まるが、長崎県の標準的な運賃の届出が非常に遅れていることが心配である。長崎県において、もう少し運送業と荷主、農政局、運輸局含めて話し合いの場を作っていかなければならないと思う。資料6内の宮崎県の事例は、着日をずらしたり冷蔵庫を使ったりしているが、どうしても競りの時間に間に合わないケースが出てくるのではないか。

また、鹿児島県ではフェリーを使ったり、熊本県では競り日を一日ずらしたりしているため、長崎県でも早急に農協と打ち合わせをして輸送の工夫をしないと、長距離輸送が滞ってしまうのではと荷主も心配している。

まだまだ運送業自体がゆっくりしているところがあるため、スピードを上げて対策していかなければならないと実感している。

(九州農政局)

2024年の労働時間の規制に向けて、長崎県は最も検討を行うべき県の一つだと考えている。当局からも説明会等取り組みたいと考えているため、ご協力願いたい。

(小野委員)

資料6の3ページについて、現状は一人のドライバーが午前中から夕方まで何カ所も集荷し、そのまま関西向けあるいは東京向けに輸送を行う。これでは大変な長時間の拘束時間となるが、ページ右側の集約後であれば、集約拠点があるために幹線輸送のドライバーと集約を行うドライバーを分けることができる。これは長時間労働に対してのものすごい効果が期待できると考える。さらに言えば、現状では一つの仕立てがそれほどのロットになっておらず、関西圏・関東圏と言っても、その中に下ろす市場が4つ5つあり、順に回っていくことになる。これも拘束時間が長くなる要因であるため、まとめることで一つの市場に仕立てられ拘束時間を短くすることができると思う。

また7ページの予約システムについては、大きな効果として待ち時間を減らすということが挙げられ、全体のを減らすための中継輸送によるドライバーの分割といった点でも進めていかなければと考えている。このパイロット事業では、納品の待ち時間が6時間から30分に減ったと言う結果が出ているため、これも活用して頂きたいと考える。

(宮原座長)

資料6の5ページの事例は既に動いているのか、これからなのかお伺いしたい。

(九州農政局)

大分、佐賀については既存の物流拠点がある。北九州では、本年6月にフェリーの運用が開始となるので来年以降の実施に向け、検討が進められている。

意見等特になし

議題5 (その他)

資料7により説明 (事務局：長崎県トラック協会)

(小野委員)

少しだけ補足すると、改善基準告示について、大きい縛りなので運送事業者でこれを知らない方はいないが、荷主業界においては存在すら知らない方が大半である。通常の労働基準法、働き方といったルールについては、全産業横断的なものがひとつあるが、特にトラックのドライバーについては資料7の2ページ目左上にある拘束時間という概念があり、相当な厳しい縛りで働き方を規定される。

これに対して、なぜ九州トラック協会が要望書を作ったのかというと、まさに2024年から960時間という時間外労働の規制が、働き方改革の中で規定されていく中、厚生労働省では実態調査が終わり今からクロス分析等をして4月から本格的な議論に取り組んで行くところである。しかし、中央での議論のおおかたの運送事業者は、関東圏・関西圏・中部圏を見ても、長距離をやっている事業者というのは少ない。どちらかというと近距離圏、日帰り運行圏のドライバーが多く、その中で議論される傾向が強くなってしまふ。日本の中でも厳しい九州の7県については、基本的な大消費地である関西圏・中部圏・関東圏へ輸送するときに、この

改善基準告示があると相当数罰則の対象になってしまうこともあり、先駆けて九州7県と東北3県（青森、岩手、秋田）そして北海道で、九州トラック協会と全国トラック協会の共同事業として実態調査を昨年行った。その結果を基に、九州では長距離輸送の依存が高いということから、先駆けて昨年8月に長距離の視点で見た改善基準告示の要望をまとめたところである。是非とも、トラック業会全体へこの要望事項を発信して頂きたいのと、改善基準告示の存在自体も荷主業界へ知ってもらうよう、業界の中で取り組んで頂きたい。

意見等特になし

閉会挨拶

（長崎労働局村木労働基準部長）

本日の検討テーマである「加工食品」の輸送分野は、建設資材、紙・パルプと並んで、特に荷待ち時間が長い輸送分野として、本省の品目別懇談会の検討内容とされており、今後は、予約受付システム導入による荷待削減や機械荷役による荷役時間短縮、事前出荷情報の提供、リードタイムの延長や波動の平準化などの実証実験の事例について、課題や解決策の検討を行い、実施に向けて業界団体や関係省庁とも連携しながら取り組んでまいりたい。

なお、今年度は重点実施事項として、実態のさらなる把握・分析のための調査や課題解決に資する試験的な取り組みを、全国数カ所の地域でアドバンス事業として実施し、ガイドラインとして纏めることとなっている。

繰り返しになるが、自動車運送業について、「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」が策定された。

現在、関係省庁が連携して、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、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り組みでは、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」や運送必要なコストを示し運送事業者や荷主の共通理解を醸成するため、「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」を昨年末にとりまとめ、昨年度に実施したコンサルティング事業の成果や、標準運送約款の浸透と併せて周知に努めているところ。

多様な人材の確保及び取引環境の適正化の取組としては、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の、ホワイト物流推進運動を展開している。自主行動宣言されている物流関係事業者が、徐々に増加しており、9月末現在、全国で554事業者となっている。

国土交通省としては、更なる推進運動を展開するため、今月10日、東京を皮切りに全国10か所で開催された推進運動セミナーの開催や、労働局主催の「労働時間短縮に向けたセミナー」においても、本運動への賛同表明を呼び掛けてまいりたい。

以上