

第1回 トラック輸送における取引環境・労働時間抑制広島県地方協議会 議 事 録

1. 日 時：平成27年7月23日（木） 14時30分～16時30分

2. 場 所：ホテルメルパルク広島 5F 「桜」

3. 出席者：

若井 具宜	経営コンサルタント（広島県立大学 名誉教授）
三井 正信	広島大学大学院 社会科学研究科 教授
中野 博之	広島県経営者協会 専務理事
大巳 和記	広島県商工会議所連合会 地域振興チームリーダー
平垣内 康展	マツダ株式会社 生産管理・物流本部長
仁城 明彦	全国農業協同組合連合会広島県本部 JA担当部長
宮田 秀雄	株式会社福屋 物流部長
福島 淳仁	株式会社サンエス 管理本部人事部次長
山田 徹雄	広島県冷蔵倉庫協会 事務局長
田中 和志	日本通運株式会社 執行役員 広島支店長
八田 弘明	福山通運株式会社 常務執行役員
竹本 昭法	芸北急送株式会社 代表取締役社長
沖藤 克治	沖藤運送株式会社 代表取締役社長
山根 徹吾	公益社団法人広島県トラック協会 専務理事
三浦 英次	広島県交通運輸産業労働組合協議会 議長
小野 正	中国経済産業局 産業部長
星 直幸	広島労働局 局長
菰川 直也	国土交通省自動車局 貨物課長
河田 守弘	中国運輸局 局長
小畠 博文	中国運輸局広島運輸支局 支局長

4. 開会挨拶

（広島労働局：星局長）

ただいまご紹介いただきました広島労働局長の星でございます。委員の皆様方にはお忙しい中、第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善広島県地方協議会にご参集いただき有り難うございます。この協議会はトラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、トラック運送事業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図ることを目的とするものです。

中央においては、５月に第１回の協議会が開催されたところですが、地域における実情を踏まえて具体的に協議をしていくため、各都道府県に地方協議会を設置することとされ、広島県においては、本日第１回の協議会を開催することとなりました。

さて、労働力人口が減少局面を迎える中で女性や高齢者が働きやすく、また、意欲と能力のある者が活躍しやすい職場環境を作り、労働生産性を上げて成長を持続させることが重要な課題となっており、長時間労働の解消など働き方の見直しは社会全体の課題となっております。

特にトラック事業においては、その事業の特性もあり運転者等の総労働時間が他の産業に比べても長い実態にありますが、運転者の健康確保、安全な運行の観点からも労働時間改善が求められています。また、労働力不足が深刻化している中で、人材を確保する上でも労働時間をはじめとする労務管理改善が大変重要となっているところです。

本協議会の設置のきっかけとしては、今国会に提出されております労働基準法改正案に係る議論がございます。改正案の内容は現在中小企業について適用が猶予されている月 60 時間を超える時間外労働に対する割増賃金率、大企業については平成 22 年 4 月から 5 割とされているところですが、この中小企業への猶予措置を見直し平成 31 年 4 月から大企業と同じ割増賃金率に引き上げることとするものです。この法改正を検討する中で、「割増賃金率引き上げに対応することに厳しい業界もある」、「経営環境からみて割増賃金の引き上げは厳しい」とのご意見や、トラック事業関係の方からは「割増賃金の問題もさることながらトラック運転手の労働時間を短くしたい」、「トラック業界だけの努力では如何ともしがたい」というご意見も出されていたようでございますが、多くの事業者の皆様に通ずるところではないかと考えております。

我が国の物流、経済を支えるトラック輸送を安定的、持続的なものとしていくためには、取引環境や労働時間を改善することが必要であり、多くの皆様にご理解いただいていると考えておりますが、これらの改善を具体的に進めていくためにはトラック事業者と行政だけでなく、荷主企業をはじめ社会全体の理解と協力を得ることが大変重要となっております。

当協議会には県内のトラック運送事業者、荷主、労働組合等の方々にご参加いただいています。行政からは中国経済産業局にも参加いただいております。是非、委員の皆様方にはトラック運送事業の健全な発展、トラック運転者の労働環境の改善のため、実態に即した改善ができるよう忌憚のないご意見をいただき、実り多い会議としていただきますようお願い申しあげ、簡単ではございますが開会の挨拶とさせていただきます。

５．議題

- (1) トラック輸送における取引環境・労働時間改善広島県地方協議会規約（案）
について

資料１の説明 広島運輸支局 省略 （質疑なし、賛成多数により規約承認）

(2) 座長選出

省略（事務局案を全会一致で承認）

広島大学大学院社会科学部 三井教授を選出

(3) 労働基準法等の一部を改正する法律案について

(4) トラック業界における長時間労働の抑制に向けた取組について

資料 2、3 の説明 広島労働局 省略（質疑なし）

(5) 協議会の運営等について

資料 4 の説明 広島運輸支局 省略（質疑なし）

議題 3、4、5 に関する意見交換（以下のとおり）

（田中委員）

日本通運の田中でございます。長時間労働ということですが、非常に悩ましい問題で、ほぼ先ほど説明があったとおりです。長時間労働をさせないように、新規雇用をしたいので求人を出しているのですが、なかなか応募がこないのが実態です。中身を見ましても、先ほどご指摘がありましたけど、長時間労働の業界であるから人が集まらないというご意見もありますが、どっちが先かということにもなろうかと思えます。

では、なぜ昔のように人が集まらないのか考えるのですが、間違っているかもしれませんが、私個人としては、この業界に入るきっかけになったのは、小さい頃から乗り物全般が好きでした。とにかく交通・乗り物、そういったものに従事できたらいいなと思って入ってきましたが、最近の若い方というのは運転免許すらあまり取らない人もいると聞いております。

色々ほかに楽しみもある関係で、選択肢が多くこの業界に来てくれない。こういうことがあるのかなと思っております。こんなことを言っても何も解決にならないことでございます。

やはり言い尽くされたことですが、解決策として、自助努力で出来ることは長距離運行を極力止めていくことで、モーダルシフトで船を使ったり鉄道を使ったりしております。

ただ、鉄道の部分はわかりませんが、肝心の船の部分については、特に内航海運では船員不足と聞いております。こういったところも上手くいかないと思っております。

考えがまとまっておりませんが、以上です。

（八田委員）

我々もやはり、長時間労働ということについては、人手不足という部分から社をあげて改善に取り組んでおります。その中で現状、運送会社には色々と業態がありますので、全て一律ということではないと思いますが、我々からすると市場がどうしても関東、お客様も要望されるところが関東の要望が高いこともあって、現実、その枠にはめていくと関東の移動が

厳しい実情にまで現状なっております。そういう意味では、先ほど日本通運さんがお話されたように、モーダルシフトの取り組みとか社内的には努力は進めております。

どちらにしても我々の業態というのは、朝早くお届けをして、夕方お客さんが業務終了時に荷物を回収するという業務がある以上、非常に長時間労働ということが現状避けられないのが事実であると思っております。その中で、こういった会があれば、いろんな機会を得て、できるだけ時間の短縮の取り組みをしていきたいと思っております。

ただ、我々が懸念しているのが、人が入らないということもあるのですけれども、非常にドライバーの高齢化に直面しております。55歳以上の従業員が、おそらく当社だけでなく非常に多い職種なのだろうと感じております。これから先、3年先、5年先を見てみると、ただ人がいないだけでなく、そういった年配の労働者が多いことが問題になっているのではないかと思います。そういう意味では、お願いすべきところはお願いをして、自社ですべきところはしながら進めていきたいと思っております。

（竹本委員）

芸北急送の竹本です。私どもの会社は、広島地区の中小企業です。日本通運さん福山通運さんと違いまして、地場の輸送をしている中小企業でございます。営業範囲としましては、広島、中国5県、それから近畿、大阪までの輸送を主にしております。輸送品目としては、主に食料品をしております。中では、24時間365日の配送もありまして、先ほどから言われていますドライバーを募集するにあたって、日曜日・祭日が休みではない、深夜に仕事をしなくてははいけない。

今までは、交代制を含めて、ドライバーも集まっていた時代もあったのですが、なかなかドライバーが来なくなり、また時間的にも長くなる現状です。運び方も食品ですので、今、人口も減ってきて、物量自体も今からも少なくなっていくということです。

今、我々で取り組んでいるのが、荷主さんをお願いをして共同配送とか、我々も工夫をしながら、運べる荷物をまとめて、得意先でも時間を短縮するなど考えてやっているのですが、地域によっては車が入らないとかがあり、いろんな問題があります。今からそういう問題点を荷主さんと話し合いながら、できればドライバーもこの業界に入ってもらえるようになればいいと思っております。

（沖藤委員）

私どもの会社は、福山市で主に製鉄所関連の製品を配送させていただいております。実態面をお話しますと、先程来話しが出ていますとおり、乗務員に応募する者が極端に少なくなってきました。それと同時に重量物を運ぶ関係から「匠」と言いますか、訓練・経験がある乗務員でないと、即「明日から乗ってくれ」と言えない問題点があります。そういうことにより、10年前と20年前に苦い経験がございました。

20年前何があったかと言いますと、365日稼働しておりましたが従業員が補充できずに24

時間輸送から撤退いたしました。10年前には、労働時間の短縮、拘束時間の規制の中で、長距離・超長距離の運行はもうできませんということに直面して乗り越えてはきましたが、労働基準法の中で正に中小企業に該当する企業であります。今回、協議会にサポートしていただき、皆様のお考えやお知恵を拝借できればと思っております。

(山根委員)

トラック協会でございます。会員数は1,643、車両数は27,000台余りで、県内の事業者数で約85%、車両数で約92%が加盟しています。

ドライバー数は約30,000人というところです。今ご指摘をいただいたように「人手不足」が全体的な問題点です。その一番の要因が賃金で、全産業平均より低い状況がここ数年続いています。トラック野郎の時代には、全産業平均より賃金が高かったのが、若者がけっこう入ってきました。

平成18年から軽油価格が上がり始めました。平成17年4月には広島県で100円/ℓでしたが、20年8月には160円台となり、今現在は134円/ℓくらいですが、リーマンショックの時に瞬間的に100円になりました。

トラック運賃は、平成17年の100円/ℓの頃の水準がほぼ続いています。リーマンショックの頃は荷主様も不況に陥りましたから、トラック業界も一緒に歯を食いしばってがんばりました。今、産業全体では景気回復傾向にありますが、その恩恵が早くトラック業界にも来てくれないかなと期待感が持ちながら、何とかがんばっているところです。

そういう中で、荷物量がリーマンショック後からかなり回復してきているので、人手不足が顕著になってきています。消費税増税前の駆け込みの時には、広島地区ではトラックが300台足りない状況がございましたし、それが終わってからも、人がなかなか新しく入ってきてくれないから、長距離を中心に人手不足によるトラック不足という状況が続いているところです。中長期的に安定した輸送量の確保が困難になってくることで、今回問題提起というところで、政府全体で取り組んでいただくことになったのではないかと思います。

燃料の問題でいうと、サーチャージ運賃がなかなか普及しておらず、約10%程度にとどまっています。

当面の人手不足解消については、国土交通省でトラガールの取組をやっていただいているんですが、(女性の中には)潜在的に免許を持っている方がいらっしゃいます。私どもも、協会を挙げて、女性の活用というか入ってきていただく立場で取り組んでいます。女性だけの賃金比較では、賃金センサスよりもトラック産業の実態調査での数字の方が月額で2万数千円ほど賃金がいい面もありますので、こちらの働きかけ如何によれば、当面の対策として可能性があるのかなと思っています。

中長期的にはやはり若い人に入ってもらいたくないとどうにもなりませんので、そのところをどうしていくのかというのが非常に大きな課題です。

最後に、荷主様サイドにお願いしたいのが、長時間労働を改善していく当面の具体的取組

として、手待ち時間の改善があります。わたくしどもの調査では、発荷主さんより着荷主さんの方が手待ちの時間が長いとの結果が出ていますが、着荷主さんにトラック事業者あるいはドライバーがそのことを申し出ると、出入り禁止の話が出てくるということもありますので、こういった協議会の機会に、社会的に、発荷主さんから着荷主さんにお話いただく。もちろんトラック事業者側からの提案も必要ですが、3者で協議するような形をつくっていただけないかなという思いがございします。

先ほどの映像にもありましたが、高速道利用料金についてもトラック事業者側からの提案が必要ですが、ご理解を深めていただきたい点です。

以上が具体的な話しとなりますが、これら運送事業者からの提案をお聞きいただく環境整備についてご配慮いただければ、一つずつでも進むのではないかと期待を持っておりますので、どうかよろしくお願いいたします。

（三浦委員）

三浦でございます。よろしくお願いいたします。

広島県交通運輸産業労働組合協議会とは何者かと思われるかと思ひます。鉄道・私鉄・バス・タクシー・トラックの労働組合の集合体でございまして、それぞれ産別で加入しております。私は議長ですが、出身が運輸関係なので、そういう意味ではちょうどよかったと感じています。

元々トラックの運転手の労働時間は昔から長く、そこそこ給料ももらっていたので、何年か経って、自分で企業を興したというのが結構ありました。

ポイントは90年からの規制緩和です。当時のトラック事業者が約34,000のレベルでした。90年以降毎年国内物流輸送量が毎年1%ずつ下がりだしたことに加え、規制緩和によりトラック事業者がどんどん増え、今が60,000ちょっとの数です。規制緩和以降、倍近く事業者が増え、一方で90年代以降物流が減っていますので、どういうことになるかと言うと過当競争が起きています。そういう状況でリーマンショックがあり、元々長時間労働だったことに加え、単価が下がっている状況になっています。

若い人もどんどん減っています。特に最近よく聞くのが、若い人が一泊二日等の運行を嫌がり、出勤したその日のうちに帰りたいという状況です。誰が行くのかある業者の組合の委員長に聞きますと、「若い人が行かないから、定年を過ぎた60才以上の者が行く」というのが実態になっています。

トラック業者は多いし、(最近は何物量もちょっと伸びていますが)物流量も減ってきて、人手不足という問題が近年明らかになってきていますので、労務倒産もありえるし、背に腹は代えられず「もう運べません」というのが現実になっています。輸送にもコストがかかりますから、誰かが負担しなければならない、誰が負担するのかということになってくると思います。

規制緩和により、日本では運賃料金を全て自由化しました。アメリカは「同盟運賃」とい

うことで自由化しなかったのですが、日本では要のところを外してしまったので今の状況があるのではないかと私は考えています。

（中野委員）

中央に経団連がありますが、その関係団体の経営者協会と申します。この業界では、過重労働だとか長時間労働とよく言われていますけど、先ほどの映像の中でもありましたが、人を増やせば長時間労働の解消もできるとは思っています。

しかしながら企業経営者の方は努力をしながら一生懸命されていますが、賃金の部分を増やすことができないと思っていますので、必要なのは適正価格での契約ではないかと思えます。適正価格での契約ができれば事故も防げますし時間も短くすることもできます。

先ほど話が合ったトラガールという女性の雇用の場が増えます。また若い人が少なくなっている業界ではありますが、そういった若い人も賃金や労務管理がしっかりすれば、雇用増にもつながると思いますので、荷主さん含めて適正価格での契約が必要になるかと思えます。

引き続き運送会社の経営者の方には、経営努力をしながら基本的には企業が労働者を大切に、労働者も企業を大切に作る心構えで望んで頂きたいと思えます。

（大巳代理委員）

代理出席の大巳でございます。今日話を聞かせていただいて、それぞれの業界でのちょっと突っ込んだ話が出ていました。私ども広島県商工会議所連合会は県内 13 の商工会議所の幹事です。まず、この地域協議会の活動に参加をして、県内の商工会議所ごとに業種ごとの部会活動や中小企業の相談に個別に対応する経営診断の窓口もあるので、この協議会の活動に参加をさせていただきながら、商工会議所の事業に活かしていけないかと思っております。よろしくお願いします。

（平垣内委員）

マツダの平垣内でございます。

私どもはマツダロジスティクスという物流子会社を持っております、その物流子会社を通して 150 社以上のトラック事業者の皆様とお付き合いをさせていただいております。年 2 回は総会を開催し、皆様と交流しながら意見を聞き合う場を設けております。今日お聞きしたことも、その中で常にお聞きするような内容です。

我々がトラック事業者様とどのようなおつきあいをさせていただいているかという、我々が求めているのは、社会に対しての安全な運行と環境（ISO14001）ということで、安全と環境が主となります。それらを担保するためにどのような運行形態にするかということで、いろいろなご意見を承っております。

その中で皆様方がおっしゃるとおり、トラックの長距離運行は難しくなっていることは肌で感じておまして、われわれの業態では、完成車の国内発送という面ではあまり進歩して

いせんが、部品の調達物流においては日進月歩しております。輸入部品が増えていることもあり、日本全国くまなくひっばっていた部品を、海外のハブを拠点としてひっばることとなり、輸入部品は工場の近くの港に着くので、国内トラックの輸送距離は短縮できていることとなります。

また、日本の遠くから引っ張ってくる部品も、集荷型配送（ミルクラン）という配送の方法を取り、トラックの積載率を向上させてできるだけトラックを有効に活用させていただこうとしています。拠点を設け拠点間は荷量を増やしたり、サービスパーツは他のメーカーさんと共同で配送したりして、トラックを無駄に使わない工夫は色々ご意見をお聞きしながら施策としてすすめているところです。

物流のコストダウンはできるだけ知恵を使って、物理的な面でコストダウンを推進することによって、物流業者さんのコストダウンにならないようお互いに知恵を出しながらやっていますが、まだまだ施策的には十分に機能しているとは言えないところもあります。一層連携を強めながら、皆様方のご苦勞されている部分をお聞きしながら改善していくところは改善していくという姿勢で臨みたいと思います。

今後ともよろしくお願いいたします。

（仁城委員）

全農の仁城でございます。全農の中のＪＡグループということで来させていただいております。

我々は広島県内を中心に仕事をさせていただいておりますので、長距離的なものはございません。基本的には生産者と消費者をどう結ぶかで仕事をさせていただいております。

まず一つは生産資材を生産者のところへ運んでいただく仕事をお願いしております。一方では青果物を各取引先の方にお届けする仕事をさせていただいております。特に青果物をお届けするときは、非常に数量と高い価値の産地でまとまらないため、数量がぶれるというようなことがございます。

また取引先様からの発注量の規模に対応しないといけないというところがございまして、なかなか満車だと言うことが難しいところです。今、運送会社の方々と如何に効率的に満車近くにできるかということと話しながら、日々のことでございますので憂慮しながら、効率的にお届けが出来るよう運送会社の方と協議をさせていただいているところでございます。抜本的な答えがなかなか無いわけでございますけれども、それを一つずつ積み上げていくことで、業務をさせていただいており、いろいろな手段でお力添えをいただいているところでございます。

先ほど長時間労働の話がございましたが、当然そこを解消するには一人の問題でなく避けては通れないと思っております。一方では当然コストがかさんでくるので、悩ましいところではございます。相反するところがあるわけでございますが、最終的には運ん

でいただかないと業務が成り立たないというところが当然ございますので、継続して運送していただけるような仕組み作りを少しずつ構築していく必要があると思っております。

（宮田委員）

福屋の宮田でございます。まず長時間労働の件でございますが、実は我々百貨店業も同じような形で大きな問題となっております。これにつきましては過去からずっと社内ではいろんな知恵を出しながら、現在も対応しているところでございます。長時間労働は何とかしないと。先ほど運送業者の皆様からお話がありましたように、これを改善することで逆に良い人材を確保出来る大切な考え方ではないかと、私も同じように考えているところです。

私の前にいらっしゃる各運送業者の皆様には調達物流と配送物流というところで大変お世話になっております。これについて主従の立場など、いろんな答えがあったというのは十二分に認識しているところでございます。まず調達物流につきまして各運送業者様に商品の納品をお願いするということで、以前はまさに着荷主として納品に長くお待ちいただいた形であり、大変ご迷惑をおかけしていたのは事実でございます。私も3年前からこのような会合でお話をさせていただいたのですが、納品代行制度を導入したので、それについてはほぼ解消したのではないかと考えております。

2点目の配送物流ですが、皆様はご存じだと思いますが実は昨年、大手の配送業者様と長期間にわたって交渉をさせていただきまして、今年の4月から配送料金の値上げを受け入れたところでございます。この配送料金の値上げにつきましては、ちょうど今のお中元時期でございまして、初めて値上げした配送料金7月、8月を締めたときに配送料のコスト増を物流部長としては大変心配している訳であります。

最終的には誰がコスト増を負担するのが問題になるだろうと思っております。確か昨年NHKのTVで、配送料金の送料無料の問題を取り上げたのがあったと思います。まさにあの番組で言っていたことが現実だと思います。我々も最終的には消費者の皆様、こういった形になるか分かりませんが、なんとか最終消費者の皆様にご負担をいただけるように、まず経済状況と環境を整理していただきたいというのが切なる願いであります。

（福島委員）

福山市に本社がある株式会社サンエスの福島と申します。最初にこの会議のお話をいただいたときに、こういった形で協力できるのか疑問がありちょっと躊躇したという点もあります。

弊社の事業はアパレルメーカーの繊維部門と電子部門の2つを持っている非常に珍しい会社と自負しております。中堅の会社ではあるのですがアパレルに関しては

メーカーなので、こちらの方は被服工場を数カ所持っています。

その工場から運送して一カ所に集め、そこから全国各地にある取引先に、だいたい3千社以上ありますのでそちらの方に配送いたしております。丸之内に弊社の物流センターがありますから、そこから配達の手配をしてもらいます。といっても全国にトラックで輸送していただくわけではなくて、工場から東福山駅まで一端運んでいただいて、そこから鉄道貨物で関東方面とか関西方面とかに運んでいただいているわけです。

毎日運んでいただいているわけですが、その時間は14時から18時までです。4時間分トラックで運んでもらって、18時からはっきり出発していただいている状況と聞いております。

なぜ4時間拘束時間があるかといえば、弊社の内勤が注文を受けるのですが、物流センターでその品を取りそろえてトラックに積んでもらうと注文を受けた品物を1カ所に集めて、その後スライドという形でトラックの方へ運ぶということが出来れば良いんですけれども、なかなか1カ所に集めるところのスペースがない。あらかじめ現場に入ってもらって、18時までその都度積んでもらうということで対応しております。そのため拘束分の時間がそれなりに長くなっているということを現場から聞きました。

スペース的には目一杯なので、なかなか出荷物を一カ所に集めることも難しいため、注文を受けた都度に運んでもらうという状況。そういうところから発荷主としての役割があらうかと思いました。

あと一つですが、今までの商慣行についてです。他企業で仕事される運転手の方も気づいているかと思うのですが、弊社の場合もこれまでずっと同じように運転手の好意で、付き合いが長くなるとあれを頼むなどといって、ちょっとしたことも業務外にはならないと思うのですけど、そういう親しくなった運転手に対して、注文作業を手伝ってもらうなど、本来であれば業務以外のこともやってもらっているという状況でした。

そういうことでちょっと拘束時間が長くなって、確かにそれ以外の運転手は待っている間は何もしないということもあり、これも商慣行として残っているのではないかと思います。

そういう実態なので今回契約書を確認させていただきました。長く使っているのに契約書自体を弊社の方から引っ張り出すのに時間がかかりました。その契約書はどのようになっているかといえば、「本来の貨物輸送及びこれに付帯する業務」が契約の内容となっております。

この「貨物輸送」については具体的になるのですが、「付帯する業務」はどこまでが付帯する業務なのか、ちょっとこれ後付けな感じで、これに関して発荷主が上手い具合に使っているんじゃないかという実態がある。ここはちょっとこれからの検討材料としてやらなければならないという風に思いました。

(山田代理委員)

山田です。冷蔵倉庫協会ということで倉庫の立場で話をさせていただきます。広島県というエリアで見た場合、28 事業所、普通倉庫約 70 事業所というのが協会に加入している状況です。

今日はトラック輸送ということなので、言い換えると「線」で、倉庫は「点」という形になります。

倉庫の立場でいうと、オーダーをもらって荷揃いをして出荷するというのをやっているわけですが、倉庫の中での作業効率は自分たちの力で何とかなると言ったところでは、どんなところで時間が長くなっているかということ、例えば、荷揃いをして準備をした、そうすると思った時間にトラックが来ないということで、ずっとその時間にひっぱられるという状況があります。これはトラック業者さんが悪いのではなくて、トラック業者さんも一生懸命走ってくるのですが、やはり無理な運行があるということで、では私たちが荷主に対して変えて欲しいと申し出をしたときに、どうしてもやはり荷主がらみの視点の業者があるならば、私たちの荷主さんには強く言えないという状況が垣間見られます。ですから、申し出はするのですが改善が進まないという状況です。じゃあ強く言えるかと言ったら、中々その勇気がもてませんので、そう言って荷主さんがいなくなったら大変だと言うことがあるので、ナアナアになっている状況です。

トラックもそうなのですが、先ほど田中支店長からありました「モーダルシフト」もかなり進んでいまして、長距離はJRのコンテナで国内をやるということでもかなり進んでおります。これはもう当然進めるべきなのですが、すると今度コンテナに積み込みをした場合、コンテナが中々着かないというので、また時間が後ろへどんどん延びていくというような状況が垣間見られているような状況です。

では倉庫に入ってくる場合、倉庫の立場から言いますと時間指定はするのですが時間通りにこないという状況です。またこれは極端な例なのですが、荷主さんの手配でトラックが来た場合、下関で出し下ろして、そこで下ろしたものを今度は広島の倉庫へ持ってくるという状況があります。普通に考えたらそんな馬鹿なというような話が垣間見られています。当然入庫もずれていきますので、出庫の作業に入ったときに後ろにずれていくという状況です。

先程来、この大きな目的でトラック業者・荷主を巻き込んで、それに行政も入って当然組合も入ってということなのでしょうが、正直なところ中小の倉庫屋としたら提案力をつけて行く必要があるのではないかと思います。これは私たちがお客さんに対して提案できるようなものを勉強していかないといい形にならないのではないかと思います。

あとこれは個人的な意見なのですが、先ほど三浦議長から組合のお話がありましたけど、聞いた話ですが日本の国は会社単位が縦になっています。アメリカなんかは横並びになっていますから、例えば港湾がストしたら全部止まってしまうという反面、使う方からしたら困るのですが、働く方では強いという両面あるかと思います。どちらかとい

うと談合をしようという話ではないのですが、横並びの強さを私たちが業界で持っていないと荷主さんにいい提案ができないのではないかと個人的には思っています。誰も思うのでしょうか、これもなかなか勇気を持って言えないというようなことを日々感じております。

（若井先生）

経営コンサルタントの若井です。皆さんのお話を聞いていて、うかうかと意見など言えないと正直思いました。あえて言えるとすれば、現場のドライバーの生の声を聞いて、改善点を整理していくことが一つの手だと思っています。それから運送事業者、荷主の声をもう1回整理するところから始めていくべきかなと思っています。外国の例で言えば運輸業界だけでなく、他にも自分の中で参考になると思うのは、合理性や科学性を重んじるドイツ・アメリカがどう対応しているかを整理することも価値があると思います。

（6）トラック運送事業における長時間労働の実態調査について

資料5の説明 広島運輸支局 省略 （意見なし）

（三井座長）

本日は、オブザーバーとして国土交通省自動車局貨物課から嵯川貨物課長がご出席されています。中央協議会の動向や本日の協議会について何かあればお願いしたいと思います。

（嵯川貨物課長）

国土交通省貨物課長の嵯川です。本日は出席させていただき有難うございました。

折角の機会なので協議会についていくつかお話をさせていただきます。この協議会は各県で7月位までには開催していただくようお願いしましたが、内心は荷主、トラック事業者、学識者のまずはメンバーを決めるところから始めるため、すぐには対応できないと思っておりましたが、早急に対応していただき本当に有難うございました。

この協議会はどういった経緯であったかをご紹介させていただきますと、先程ご説明がありました労働基準法の改正が発端ですが、厚生労働省は去年から労働基準法の改正を準備されており、我々も相談を受け一緒に議論してきました。

中小企業に対しての例外的な措置が今回の改正で外れていくと60時間超分の割増賃金（50%以上）を支払うことになり、困る事業者は誰なのかを厚生労働省がヒヤリングされた。トラック事業者、建設業など中小企業が多く大変になりそうな業界をヒヤリングされた。

結論から言いますと、困るのはトラック事業者だけなんですほとんどが。建設業界も大変だと思っていましたが、建設業界は夜は仕事せず昼間だけです。長時間労働で残業

代を出すような夜の仕事はしない。他の中小企業も同様で、傾向として長時間労働は大企業の方が多く、中小企業は経費削減のため長時間労働がない。中小企業の業界全体で長時間労働があるのはトラック業界だけです。

ただ法律を改正するときに、トラック業界だけを例外にするとトラック業界は大変な業界という印象になってしまうため、政治的な判断として中小企業全体で3年間の例外措置を設け、各業界で必要な措置を講じることになりました。

今、具体的な措置を講じなければならないのはトラック業界で、今年の春から具体的な法律改正案を出す過程で我々と厚生労働省の事務方が自民党と公明党に呼ばれ、トラック、労働専門の議員と何回も打ち合わせをし、とにかくしっかりやってくれと言われていた。

トラック事業から荷主に対していろいろお願いすることは大変敷居が高いことで、もうあなたのそこはいいと言われたら明日から仕事が無くなる訳で、荷主さんにご理解をいただきながらきちっと議論できる場をしっかりと作って、3年間で成果を出すことが求められている。そういう訳で厚生労働省と相談しながらこのような会議を作った。

通常この手の会議は東京だけで年何回が多いのですが、各県の産業や特性が異なっており、中央で協議は進めますが各県でも実情に応じたやりやすい形で進めていただきたい。今日の議論は第一回でしたが、各委員さんの実情をざくばらんに話していただき非常に良かったと思います。その中で高齢化が進み若い方に入ってきていただけないとありましたが、去年、国土交通省で委員会をやって議論致しました。先程、トラガールの話もありましたが、根本にあるのは労働がきつい、拘束時間が長い、賃金が低いことで、この基本的な部分の条件が悪いと、若い人は他に行ってしまうのでそこをキチンと他業界の水準にしないといけないと強く委員の方に言われている。

ですから今回の協議会は長時間労働の労働基準法がスタートになっていますが、長時間労働と労働環境の二つが主題です。長時間労働は労働時間の話ですが、労働環境は先程の商慣行や適正運賃も入ってきます。協議会はトラックによる物流にまつわる全ての問題が対象になると思っていたきたい。

5月に中央協議会を開催しましたが印象に残っているのは、荷主代表の委員さんが商慣行の話をされ、自分の会社はPCなどの電気製品の配送をお願いしているが昔から「配送は毎週月曜日の朝一に来てね」とお願いしていた。理由は、きりが良いからと言っていたようでよく考えると水曜日や金曜日が都合の良いいろんなお客様がいるはずなのに。トラック事業者は月曜日朝一に来てくれと言われると日曜日から準備して、月曜日は朝早くから工場の近くに待機しており、当然事業者が集中するので待ち時間が長くなることをあまり考えていなかった。トラック事業者全社に朝一に来ていただく必要はなく、お客様の都合の良い日で考えると日に3割位のトラック事業者で対応できるのに漫然と昔からの慣行でやってきたことに気付いた。

悪気はなくトラック事業者が何も言わないので荷主もそのようなものだと思い込み

していることを今回トラック事業者のいろんな話を聞いて分かったので今後はトラック事業者にいろんな提案をして欲しいし、自分たちでもどんなことが出来るかを考えていきたいと正直におっしゃっていた。ですから、当たり前に行っていることの中に実はもう少し改善できることが結構あると思っています。

先程の全農さんのご意見の中で、継続して運送が維持できる仕組みが出来るといいですねと言われました。まさに自然な考えでありましてそういうことが実現できるよう情報共有とかがこの場で出来るようになればと思っています。普通は役所が主催させていただく会議は半年や1年くらいで取りまとめして終わりにしていますが、この会議では成果を求められていますので、今からは4年弱くらいでじっくり理解を深めて最終的に少しでも実態が良くなり継続的な運輸が実現出来るような会議にするということをやっていますので、今日はすばらしい第一回の会議であったと思っています。

ざっくばらんに実情をテーブルにのせていただき、少しでも良い改善方向に向かっていただきたいと思います。本省でも全面的にバックアップしていくので引き続く宜しくお願い申し上げます。本日は有難うございました。

(中国運輸局：河田局長)

三井先生・委員の皆様、本日は熱心にご議論いただき本当に有難うございました。本協議会の背景につきましては、星広島労働局長、萩川課長からご説明のあったところでございます。行政が関わらせていただくこのような議論を足掛け4年の長い期間をかけてじっくり話し合う珍しい機会だと思います。

議論の途中で労働環境の改善が先か、それとも労働力不足の解消が先かという話がありました。もう一つ最終的に消費者負担力の改善、ゆるやかなインフレと言っているかもしれませんが、4年の期間を考えますと少しはスパイラルが上向きになって徐々に良くなっていくことを期待は致しますが、何と言いましてもスパイラルを回していくためには、荷主さんと運送関係のみなさんとの間の話し合いが重要だと思います。

そこを円滑にしていくという意味で非常に時機に適ったこの取組は労働基準法の改正が一つのきっかけとなったところで、本日も有益なお話をたくさん伺いましたし今後も期待しております。

4年の間で他にもいろんな工夫があると思います。モーダルシフトの話も出ました。倉庫の方もご参加されており、労働力不足と安全規制を一つのきっかけとして超長距離が走れないということで、保管の拠点の配置も少しずつ変わってきている話も聞いております。そういった意味でじっくり腰を据え、時間を掛けて議論するこの会議は大変有意義なものと思っていますので、なにとぞ、ちょっと長期間になりますが最後までお付き合いをお願い申し上げます。本日は有難うございました。

以上

