

第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善新潟県地方協議会 議事録

1. 日時

平成27年7月13日（月） 13時30分～15時30分

2. 場所

新潟美咲合同庁舎2号館 4階 大会議室

3. 出席者

長塚 康弘	新潟大学名誉教授（交通心理学）
酒寄 恵美子	経済産業省関東経済産業局産業部中小企業課下請代金検査官 （産業部担当次長 大熊 章 代理）
遠藤 修司	一般社団法人新潟県商工会議所連合会 専務理事
長谷川 伸一	一般社団法人新潟県経営者協会 総務部長 （専務理事 本間哲夫 代理）
藤巻 勉	新潟県中小企業団体中央会 専務理事
磯島 一久	全国農業協同組合連合会新潟県本部管理部企画課副審査役 （管理部長 富田浩一 代理）
高橋 範男	北越紀州製紙株式会社 新潟工場 製品物流担当主事 （事務部長 板垣和彦 代理）
金子 昌弘	北星産業株式会社 取締役営業部長
大谷 昇	特定非営利活動法人新潟県消費者協会事務局長
大森 靖夫	全日本運輸産業労働組合 新潟県連合会 副執行委員長 （執行委員長 渡辺章衛 代理）
堀川 勝則	日本労働組合総連合新潟県連合会地方委員 （副会長 小熊勇 代理）
小林 和男	中越運送株式会社 取締役社長
市村 輝男	長岡トラック株式会社 代表取締役社長
浅間 博	公益社団法人新潟県トラック協会 専務理事
梅澤 眞一	厚生労働省新潟労働局長
江角 直樹	国土交通省北陸信越運輸局長

4. 開会挨拶

開会の挨拶（事務局）
省略

（梅澤新潟労働局長）

ご紹介のありました新潟労働局長の梅沢です。

委員の皆様には日頃より私ども労働行政及び運輸行政に推進に当たりまして格段の理解とご協力をいただいておりますことに対し、心から御礼申し上げます。

そして本日の第一回協議会を開催するにあたり、大変お忙しい中ご出席いただき、まこ

とにありがとうございます。

この協議会は既にお聞き及びかも知れませんが、国土交通省と厚生労働省が協力をして中央協議会を設置し、取り組みが始まった物ですが、トラック業界におけます労働時間の問題は全国に共通する問題であり、本省から私どもの方にも支持があり、新潟県におけます本日の協議会立ち上げとなったものであります。

ご存じのように労働時間の実態につきましては陸上貨物運送業界の労働時間、業種比較をしますと非常に長い実態となっております。

今日の資料には特に詳しい資料は含めていないようですが、H26年厚労省毎月勤労統計の数字で産業平均の月間平均が145時間でした。これを大分類でしますと運輸郵便業で173時間程で30時間ほど多い。中分類では陸上貨物運送業は184時間ぐらいで更に10時間ほど多い。産業別中分類では労働時間の最も長い業種となっております。

そうした実態を受け私どもの行政の関係で、長時間労働による脳欠陥疾患、心臓疾患、不運にもお亡くなりになられた方の労災保障の認定をしておるわけですが、これは従前働いていた業種別分類すると、大変残念ですが自動車運転者が1/3を占め圧倒的に多い実態となっております。

私ども労働行政としましてもどうしても運転者の長時間労働の改善していかなければならないと思っています。併せまして労働行政の範囲内ではハローワークを中心に求職求人者に対する就職職業紹介をさせていただいていますが、人手不足にも何らかの影響を及ぼしていると考えられ、過酷な労働条件の改善が必要だと思っています。

今現在国会で労働基準法の一部改正法案が出ていますが、その中に皆様ご承知のように中小企業では猶予されていましたが月間60時間を超える時間外労働について大企業は割増賃金率が50%となっており、中小企業はこれが猶予されていましたが、この猶予を解き適用させる項目が法案に載っております。そうした時期にも当たっており、この改善を図っていく契機として、我々行政も是非ともトラック運送業界における労働時間の改善を図っていきたくはありますが、それにあたってはトラック業界労使の皆様のご努力は勿論ですが、荷主の皆様のご協力が欠かせません。どうかこの協議会の中で一体となって改善に向けた取り組みが一步、二歩、確実に進むような形で取り組みを進めていきたいと思っておりますので、どうぞ皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

5. 資料説明

資料1により協議会規約（案）提案

省略

- ・座長に新潟大学名誉教授の長塚座長を選出

資料2, 3, 4の説明（新潟労働局・新潟運輸支局）

省略

6. 意見交換委員発言

（小林委員）

業者という立場で少しお話をさせていただく。

今説明された件は昨今大きく取り上げられていることで事業者、お客様（荷主）、行政等の共通認識となっていると思っている。感想としては、取引条件の問題に関し、今までお客様（荷主側）に強いられてきた面があったが、逆に業界側から進んで、競って無償

のサービスを提供してきた面もある。追加労働に絡めて、賃金面、労働環境もあるが、経営側、労働側共に長時間労働を前提とした体系になっていた、是認していた業界だった。こういう形で労働力不足が切迫してきた現在、その思想ではやっていけない。それをどう是正していくかが今後の問題、今までの条件、前提、商習慣を根本から変えていく必要があるのだろう。

業界団体の立場からすると50%の話は大変困る。中小零細が99%で業界団体としては非常に堪える話だが、業界全体として前進する契機になるかもしれないので、事業者としてお客様と話をしたいと思っている。大手のお客様も認識してきている。F（フード）ラインという動きがある。食品大手が始めた共同輸送、貨物をどうやって「運ばなくて済むか」という発想、マクロとしての効率化、長時間労働を是正する可能性になると思っている。運送業界、業者もどう対応していくか課題になっている。

（市村委員）

小林委員が言ったとおり、昔の高速道路もない非効率な輸送では長時間が必然だったことがベースにあるから、道路網が整備されても運転時間、拘束時間が改善されない。

原因は規制緩和を受けて急激な運賃下落と同業他社の拡大だと感じている。（今回の労働時間、環境改善の動きは）方向としてはいいこと、労働時間を少なくし、適正な運賃を収受して適正な賃金を払う。これを運送事業者だけで改善するのは難しい。

これからこの新たな枠組みの中でどの程度の成果が出るか、取り組み次第。最初に実態調査を実施するということがだが、運送業も生活物流、生産性産業（機械、鉄、設備）運送、建設資材運送、大都市圏、食品物流（コンビニ等専用）等々多岐にわたる。基本的には8時～17時だったら超過時間労働など無い。そういう業務に従事しているドライバーも中に入るが、問題は長距離輸送になる。調査項目に挙げられている項目はそのとおりだと思う。10t以上の車には殆どドライブレコーダーを設置し、日々の日報の中で全部運行状態が出ている、ただ書き出して貰うだけでなく、一週間分提出してもらった中で適正に解析していただくことが大事ではないか。4t車にドライブレコーダー、アナログタコグラフ装着義務は無いが、業者によっては全車にデジタルタコグラフ等装備で労務管理している会社もある。それらを抽出してよりきめ細かな本当の実態を把握し、問題を洗い出して対処を考えることになるのかと考えている。

一番問題になるのは早朝深夜の配送関係、長距離で、長岡、新潟を起点とする大阪、兵庫、広島、九州は長時間労働が顕著に表れる。そのあたりをしっかりと把握することが大切、50%の件、深夜労働は50%になるわけで、当社では突発的にはあると思うが、（件数は少ないので）25→50%に戻っても実質的影響は少ないのではないかと。払うのは払う必要がある。追加コストが生じるのであれば顧客に説明し、運賃に反映させるしかない。しかし今の改善基準、293時間、13時間、これで本当に出来るのかと洗い出す必要がある。要は8時間労働/日を基準に一週間の労働時間を計算し、それを（トラックドライバーに）実態として合わせなさいと言われるが、多種にわたる運送形態の中で適応できない。そういうものについて特例なり何なり法律を運用できるのか、原点に戻って改善告示の内容、労働形態を考えていただきたい。トラック事業者としてはトラ協を通じてアンケートがくるが、より悪い実態を出す方が寧ろ良いのかなど。長距離運送等をターゲットにアンケートを実施すると大きく悪い方向に振れる。ただあまり実態の悪さが伝わらないような結果が出るとやる意味がない、実態に近いよう、日勤と長距

離を分けて調査し比較した方が良いのではないか。

(浅間委員)

協会として調査に全面的に協力する。

事業者の実態については先のお二方が説明したとおりだと思う。調査の段階で荷主と話し合いを持って改善が図られることもあるかと思う、期待する。荷主、ドライバーに直接調査を依頼することになる。協力して貰いながら調査を進めさせてもらう。

(金子委員)

長時間労働について、これからはドライバーを大切にする方向だと思っている。我々は長時間労働以前に拘束時間を守ることに様々な工夫をしている。

全国の10拠点で76社の事業者と改善と事業継続のために話し合いをしている。様々な配送方法及び長距離輸送で車両の運用協力をして貰っている。250kmを超える中長距離輸送をすると月間の拠点間幹線輸送で1500運行、夜間の店舗配送は数え切れないほど、皆さんに協力してやって貰っている。我々も頭を切り換えて拘束時間を守りドライバーさんを大切にしながらこの業務を継続させていかなければならないという使命を避けて通れないと理解している。全社を挙げて頭の切替と、業者さんと相談しコーディネートしながらスムーズな運行を一日でも早く実現するよう努力している。

ただし、この部分では我々が背負っているコストの問題もあり、その部分で皆さんと協力し、限られた時間内でどうやって効率を上げるか、何とか進めているところ。今回の会合、我々の認識としては非常に重大と受け止めている、皆さんと意見交換を進めつつ業務改善の参考とさせて貰いたい。

(磯島委員)

日頃県産農畜産物を全国各地に運んで頂いている。

新潟は米の生産地で北海道から九州までトラックの配送をお願いしている。普段直接輸送業者さんとやりとりすることはないが、近年米の輸送で聞く話では運転手さんがいない、トラックがないという話があり、思ったような形で輸送が出来ていないという実態も荷主の立場ではある。拘束時間の絡みで、新潟からトラックで運ぶとなると関東が中心で、それ以外はJRコンテナで運ぶ状態。お客さんとのリードタイム等の中で色々課題がある。

今回のトラック輸送に係る長時間労働の関係で少しでも改善がされ、トラック輸送での米の輸送が出来ればいいと感じている。

(高橋委員)

弊社は紙製品を新潟、長岡の2工場から北海道はRo-Roとコンテナなので北は青森、南は山口、広島までトラックでの輸送をお願いしている。

ここ1-2年はトラックのドライバー不足と言うことでスムーズに運べていないという問題を抱える。それと平行してドライバーの長時間労働に関しては認識している。引き続きトラックドライバー不足と長時間労働と言うことで、今年になってから待機時間の問題をクリアできるか、対策に取りかかったところ。現在新潟工場においては一日にトラック200-250台出荷するが台数が多いのでどうしても待機時間が発生する。こ

れをどのように問題を解決するか取り組みを始めている。

今後、協議会でいろいろ意見等をもらいながら、少しでも待機時間の解消と労働時間短縮につなげていきたい。

(大森委員)

調査内容で拠点間輸送、区域事業に特化して調査するのかという印象。

自分の所属会社は特積みを中心とした会社で、この調査内容で調査するとどんな回答になるのか少し考えてしまった。貸切というと、荷主さんで積み込み、着荷主のところまで荷下ろしをするということで交渉するところは少ないのかもしれないが、特積みというと拠点で荷物を集め遠隔地の拠点へ運ぶということで非常に根が深い。労働時間の短縮は非常に難しいと思っている。運送会社の給与は運賃から経費を差し引いた残りがドライバーの給与だという計算の仕方が多いと思うが、時間外の割り増しが増えた時、経費を増やしてドライバーの手取りが変わらないということにならないよう気を配ってくれるとありがたい。

(堀川委員)

実際に我々の組合員の平均年齢が20年前と比較し5-6歳上がり45歳近くになっている。

今の若い人が入ってこない理由は休みがない、拘束時間が長い。お金もそうだが、自分の自由な時間がないことで我々の業界を敬遠する。組合員も年齢を経るに従い生産性が低下する傾向にある。今までは小林委員のおっしゃるような超過勤務ありき、超過勤務手当を含めた生活賃金体系であったが、生産性に寄与しながら所定時間内で出来る限り効率的に仕事をし、その中で賃金を上げていく取り組みを進めている。毎年労働時間短縮の要求をしている。ただし労働者にとっては超過勤務減=収入減になる、超過勤務が無くとも現在並の賃金を維持する賃金体系になるよう交渉する中でも、どちらが先なのかで交渉が進んでいかない。ここ何年かは荷主さんからは燃油高騰等を受け少しずつでも頂けるように変わってきている。こういった機会を活かして労働環境、時間を改善し、若い人が入ってこられるような職場に思っている。2年後に新中型免許が施行される。トラックに乗れない若い人が増えている中で、入ってこられる要因になると聞いている。我々が政策要求しても直ぐには良くならないが、こういった会議の中で良い方向に向け改善していけたらと思う。

(遠藤委員)

会員には荷主も運送事業者もいる。

今後の実態調査の経過、結果等を踏まえ、意見があれば意見を述べさせて頂く。その上で会員双方にとって納得のいく、良い対策が出来ればと思う。これから何が出来るのか、会議を通じて意見を述べさせて頂く。

(長谷川委員)

一口にトラック運送と言っても、様々な形態があることを知った。

当協会にも荷主と運送事業者の双方が会員にいる。双方でWIN-WINの関係になるのが理想。様々な運送形態、労働形態において仕事の見える化が必要ではないか。それぞれ

の運送でどういう所が今まで問題だったのかが今回の調査で浮き彫りになってくると、改善に向けた方向、方法、アイデアが出てくるのではないかと考える。なお、調査方法には配慮が必要と考える。運送事業者からすると荷主の目があり、運転者が何か書いているのを見て、全国的な調査をやっていることは荷主も承知しているのだから、これを元に監査に入ることは無いとされているが、データを取られているとやはり何となく懸念を持ってしまうのではないかと。加えて、行政がやることなので透明度を高くしていかないといけないと思う。

つまりトラックの運転者は今でも大変なのに、調査のために更に負荷をかけるのか、そこで運送事業者にコストをかけるのか検討が必要である。例えばアルバイトを雇って同乗してチェックをしていくとか、10t車以上は記録装置が付いているとすれば、トラック運転手が記録しなくとも後で事務の人が書けば良いだけの話というアイデアもある。様々な形で調査の仕方もコストを含めて知恵を絞ってもいいのかと思う。少子高齢化の中で大切な人材、人口減少社会でトラックドライバーは高齢化が進み加速度的になり手が少なくなると、安ければ良いというビジネスモデルは今後、成立しにくくなっていくのではないかと感じている。行政が課題として考えているのを良い機会にして、この調査を協力させて貰う中で問題点の改善を共に考えていければと思う。

(藤巻委員)

当会は三年前から中小企業を人材確保の支援する事業を実施している。

最近中小企業全般に人材確保が厳しいが、特に介護と運送事業が厳しいと事業者から聞き及んでいる。今までお聞かせいただいた長時間労働の要因として運送事業者、荷主企業、一般的に中小企業が多い中、これまでの競争、コスト問題で互いに悪しき慣習とでもいいますか、そういうものがあつた。ただこれからの人手不足の中、それらを互いに解決していかなければならないと思いました。アンケート調査の内容を見せて貰ったが、通常は貨物の量、距離で時間と料金は明確になると思うが、一つの課題として契約の書面化が進んでいない。そういったものを明確にする。先程荷主企業さまから拘束時間を守る取組みに言及があつたように、そういう所から無駄なコスト削減につながる。

今後長時間労働に対する割増賃金が増加すると、そのコストは誰が負担するのか？ 一方的に運送事業者が負担するのではなく、それを踏まえた適正運賃収受が課題になる。

業態、取引は様々あるので、お互いの協議が必要になると思っている。実態調査を通じ具体的方向が見いだせると思っている。

(大谷委員)

消費者の立場からするとコスト高にならないようにというのが一番。

運送事業者さまから長時間割り増しが50%になるのは困るというお話もありますが、これからの調査の中でいろいろな改善点が出てくると思う。資料4調査内容の1-7の中で2の発荷主側での手待ち時間、5の着荷主側での手待ち時間、それぞれから改善点が出て良くなった時に、荷姿で工夫は出来ないのか、走っている時間ではなく時刻の問題とか、家庭生活が出来る時間なのかとか、色々出てくる中で、荷主と運送事業者で接点、改善点が見いだせるような調査方法、項目を作る上での工夫をした調査で、結果的にコスト減に繋がり、消費者の益にもなればいいかと思っている。

(酒寄委員)

輸送関係の事業に検査に入ると、四年前と今では大分状況が変わっていることを実感している。

以前はコスト競争が最前面に出て、安さと仕事量が比例していたが、現在はドライバー不足によりそういう状況ではなくなってきている。それが下請代金にも現れている。

下請代金法では発注書面が義務づけられているが、スポット取引で書面を出すことが難しい実態は理解しているが、発注書面が無いために荷の積み下ろし場所が曖昧で回り道をさせられ、運送事業者が手待ち時間ではなく無駄な時間使わされる実態があると聞いている。発注のミスというか、スポット取引で時間がない中、本来明確な物が不明なまま書面化されていることがあると思うが、そういうデータ管理、発注側のもっと上の意識改革が必要かと。そして少しずついろいろな物が明確になることで無駄な時間を少しずつ省けるのではないかと思う。ただ業界として取り組むべき問題課題はまだまだ数多くあると思うので、こういう機会に改善されればいいと思っている。

(長谷川委員)

調査の概要で20社5名の計100名に協力して貰うとあったが、20社の選定基準を教えていただきたい。特定の荷物だけを運ぶ会社、大手の会社、中小の会社、荷主が特定の所に偏っている会社等々あると思うが、調査数がすくないため、その構成によって調査の結果が変わってくるのだが。

(運輸支局)

ランダムに、特定の業種業態に偏らないよう選定したい。

その中で1社あたり5名の運転者、県単位で100名を調査対象にする。

(長谷川委員)

その「ランダム」にやると、事業者が偏るリスクがあるのではないかと。ランダムではあるが、行政として理由があってこの事業者を選んだというものが無いと、たまたま対象が偏ったときに問題はないのか。問題のある調査だということになるのではないかと。事業者の選定基準は検証した方が良いでしょう。

(運輸支局)

ご意見を踏まえ、調査対象の選定に際し留意します。

(長塚座長)

自分の専門分野でも（調査対象の選定基準は）よく話題になることで、慎重にされた方が良いでしょう。

(小林委員)

トラック協会の者としても、今のご指摘でドライバーへどういう形でアンケートを取るかと慎重にというご尤もなアドバイスがありましたので、かなり多様な物でドライバーのありかたみたいなものについては偏ることなく、例えばですが、小規模事業者さんですと大きな荷主が1-2社で商売終わり、他の荷は扱わないという事業者さんもあり、少

し大きな事業者さんになると取り扱う荷主さんの種類も増える、弊社は特積み、雑貨が多く貸切はやらないですが、様々なドライバーで調査をやるのではないかなど。今年の春に団体の役員として国交省の自動車局長、貨物課長との会議で同席した際に労働時間の問題について懇談したが、何か話があるかと聞かれて、事業者の立場としては労働時間規制に関して、トラック運転手の改善基準告示が強すぎるのではないかと、ターミナルに着いて荷物を下ろし休息に入るが、休息時間は8時間以上連続でなければならない。法的には8時間必要だがA社に直接配達し、B社で直接集荷するような運行で休息を分割した場合、合計10時間以上必要になる（注：分割する一休息は5時間以上。最低の二分割でも5+5の10時間）実際に新潟ー東京間の距離でそれが出来るのかと、ターミナル間では、ターミナルなら夜まで寝られるので特積みに関して休息はとれるが、直接お客様の所に行って上げ下ろす場合、現実的に守ることが難しい実態だが、改善基準告示でそのように規制されている。その話の中で、どうしても守れないのが85%だというデータがある。85%が守れない法は如何な物か。何とか8→6、7時間の休息であればまた別に取りするということが出来ないかと言ったところ、国交省から何か勘違いしているのではないかと。その意見では考えていることと逆方向になる。8→9、10時間にしろという方向が世の中のトレンド。やぶ蛇な話で時代のニーズと乖離している。事業者の立場と行政の立場で、労働時間の問題が色々指摘されているが、言われれば尤もな話。それが9時間になるか10時間になるか具体的な話は別にして、経営、業界側も考え方はそれに沿っていかねばダメだ。それにはお客さんに理解して貰うことが必要。逆説的に労働力が切迫している現在だからお客さんの理解も得られ易い状態になっている。こういう会議を通して全体としては全体としてはチャンスではないかと思っている。労働者が足りなくなることはわかりきっている、逃れることは出来ない傾向なので、業界としてそういった形で進んでいかねばと再認識した。

(市村委員)

今回の調査で一番把握したいのは手待ち時間、労働時間とか拘束時間に占める手待ち時間がまったくの無駄の積み重ねだということ。だから発荷主時、着荷主時と二つあると思うのだが、始業時間とか点呼、点検などは省いて、手待ち時間に絞った調査をして実態を把握した方が実効性が高く、バラつかないでいいのでは。手待ち時間というのは非常問題があって荷積みの手待ち、荷下ろしの手待ちがあると、まったく運行計画通りにいかない。北星産業さんから話があったように、手待ち時間（と拘束時間）に関しては出来るだけ改善していくよう荷主さんも考えている。ただ労働時間、休憩、休息時間については改善基準の中でガッチリ押さえられている部分があり、車中で1ー2時間連続で休んでいてもそれは休憩でなく仕事中だという枠組みの中では、なかなか解決が難しい。今、小林委員からも話があったが、トラック事業者の考え方としては、北星産業さんがおっしゃったように広い構内の中に車を離れて身体を伸ばしたり出来る施設の中で荷待ちをする部分にあっては、それは休憩時間としますよとか弾力的な部分が無いと、なかなか解決することは難しいのではないかと。手待ち時間の長い業種は協会加盟事業者についてはある程度ピックアップできる。あまり総花的にならず、調査を複数回に分けて今回は手待ち時間の調査、次はこれというように段階を踏んでおこなうというのも調査、集計、アンケートに応じる方にも負担が少ないと思うのでご検討を。

(長塚座長)

ご意見ありがとうございます。今後の協議会に活かしていければと思います。
行政側から何か

(運輸支局)

市村委員からのお話については中央に上げたいと思います。
次回以降の開催について説明～(省略)

(江角運輸局長)

運輸局長の江角です。今後ともよろしく願いいたします。
本日はお忙しい中お集まりいただき、大変ありがとうございます。
本日の会議において忌憚のないご意見、また示唆に富むご指摘をいただき、感謝している次第でございます。ご承知のようにトラック産業は物流の大勢を担っており、トラックがなければ日本の経済が立ちゆかなくなるおそれがあるというのがそもそもの問題意識でございます。今日の会合でもたとえば連合の堀川様からはトラックドライバーが高齢化しつつあり長時間労働がネックで若い人が来ないという指摘をいただき、経営者協会の長谷川様からは少子高齢化、人口減少の時代では加速度的にドライバーは不足していき、安ければ良いというビジネスモデルは成立しにくくなるのではないかと、というご指摘をいただき、北星産業の金子様からはこの事業を継続していけるよう改善をしていくという力強いご意見をいただいたところでございます。
その他皆様からもありがたいご意見、貴重なご意見を頂戴しところでございます。事務局からご説明したよう、今後四年間にわたり実態調査、パイロット事業、ガイドライン策定に向け議論を進めていきたいところでございます。
本日、第一回、これだけ活発なご意見を頂けたことを踏まえますと、四年後には大変意味ある中身の濃い取り纏めが出来るのではないかと大いに期待しているところであり、引き続き皆様のご理解ご協力を賜りたいと思いますのでどうぞよろしくお願い致します。
本日は大変ありがとうございました。

閉会(事務局)

省略