

第2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28年2月26日（金） 13時30分～15時30分

2. 場所

新潟県トラック総合会館 5階 501号室

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
本間 哲夫	一般社団法人新潟県経営者協会 総務部長
池 智明	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 清野 裕之 代理）
板垣 和彦	北越紀州製紙株式会社 新潟工場 事務部長
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
渡辺 章衛	全日本運輸産業労働組合 新潟県連合会 副執行委員長
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
斉藤 克明	国土交通省北陸信越運輸局自動車交通部長 （局長 江角 直樹 代理）

I. 開会挨拶

（斉藤委員：北陸信越運輸局自動車交通部長）

北陸信越運輸局自動車交通部の斉藤です。本日は局長の代理として出席させて頂きました。委員の皆様方におかれましては、お忙しい中お集まりいただき、誠にありがとうございます。本日の協議会開催に際しまして、皆様にご挨拶をさせていただく機会を得ましたことより、先月15日に長野県軽井沢町で発生した「スキーバス転落事故」の話も若干させていただきます。

私も当日午後、副大臣を軽井沢駅で迎え、同行して現場を訪れ、その後軽井沢署で事故車両も見せていただきました。「くの字」に曲がった車体を見て、あまりの事故の悲惨さに胸がつぶれる思いもいたしました。平成24年4月29日に発生しました「関越道ツアーバス」の際にも未来ある若者の命が突然奪われました。ご遺族の無念を察するに余りある

ものがありました。

また、バス運行会社に対する関東運輸局の監査状況に関しては、安全管理上、極めて不適切な状況が確認されたと聞いております。そのような会社におきましては、大様にしてドライバーの待遇も悪く、安全対策に充てる費用も少ないのではないかと推測もされます。

旅客事業にとっては「お客様の大切な命を預かる」、貨物事業にとっても「お客様＝荷主様からの大切な荷物を預かる」、交通モードは違っても、当然事故を起こさず、安全で確実にお客様へのサービスを提供する使命は同様であります。

私ども、安全のための取組を意識し、皆様と一緒に今後とも取り組んでいきたいと思っております。

さて、本日の本題であります協議会の話になりますが、トラック業界は日本経済を支える重要な産業ですが、荷主に比べて立場が弱く、長い手待ち時間や、適正な運賃をもらうことが難しいといった問題を抱えています。将来にわたって安全で確実な営業用トラック輸送がしっかりと機能しつづけるためには、このような課題に立ち向かい、荷主の皆様から安心して荷物を任される事などには、産業を支えるドライバーの労働条件も改善することが不可欠と考えるところであります。

前回の協議会で、このまま長時間労働、取引環境の問題を放置すると日本の物流、日本の経済を支えるトラック輸送が大変なことになるという危機感を共有できました。

また、取引慣行を変えていくための情報発信も非常に重要で、そのための1つのツールとして実態調査があります。昨年実施しました実態調査について、本日その結果について報告をさせていただきます。この結果を受け来年度は実証実験（パイロット事業）を行う予定です。

本日は、ぜひ闊達な質疑・意見交換をいただけますよう、よろしくお願いいたします。

II. 議題

1. トラック輸送における長時間労働実態調査の結果について

資料1、資料2、資料2-2により説明（新潟運輸支局）

【意見等委員発言】

（大谷委員：新潟県消費者協会事務局長）

実態調査の全体版と新潟版の比較の話だが、必ずしも正確な分析はできないと思うが、新潟が悪いと感じた。新潟県は県土が広い、高速道路が多いとか、路線が多いとか等全国と比べて、環境的に輸送の対応が難しいと感じる事柄はあったか。

（事務局：運輸局）

あくまで数字上のことで細かな分析は困難。全体版と比較して新潟が良い、悪いと一概に言えないところがある。例えば「手待ち時間のある運行」が全体版では46%に対して新潟は38%、「手待ち時間」も新潟の方が数字的に短くなっている等あくまで数字的なモノで、どういう風な結果でこのようになっているかという実態的なことは必ずしも分析できていない。

(遠藤委員：新潟県商工会議所連合会専務理事)

荷役の書面化の実態で、新潟においては「事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたもの24.5%」という結果が出ているが、例えば電話依頼だけで場所に行って、そこで初めて発注がおこるという意味か。

(事務局：運輸局)

例えばモノをお客様のところ納品する際に、検品してくれ、ラベルを貼ってくれというのを現場で依頼しているのが、全国的には1割を切るぐらいで、書面化されているが、新潟の場合はその場での指示が入っているという状況。

2. パイロット事業の実施について

- ・トラック運転者労働条件改善事業について（新潟労働局）
- ・運輸局等が実施するパイロット事業の実施について（新潟運輸支局）
資料3、資料3-2により説明

【意見等委員発言】

(本間委員：新潟県経営者協会専務理事)

パイロット事業のメニューは、厚生労働省で20集団、国交省で27集団とあるが、これのどちらを選択するのか、年間で1つだけということもここで決めるのか。

(事務局：運輸支局)

名前と予算は違うが、実施する内容は結果として同じと考えていただいて結構である。厚生労働省と国土交通省のどちらかの事業として各都道府県で1事業の調査を振り分け、どちらにするか決定するのは中央協議会であり、現在、新潟の事務局でも分からない状況。選定方法をこれから本協議会で議論していただきたい。

(池委員：全農新潟県本部管理部企画課長)

厚生労働省側で以前から運送事業者に対して実施している改善事業があるということだが、現在新潟県でも該当する事業はあるのか。また、現在実施中のものは28年度、29年度のパイロット事業にはならないのか。

(事務局：新潟労働局)

大都市圏で実施されていた傾向があるが、徐々に各都道府県に振り分けられ、今年度新潟県も1集団実施している。平成28年度は「着荷主」が入っている点で例年とは異なる点。また、事業者側の了解等も得る必要があることから、パイロット事業に当てはめるかは検討が必要である。

(市村委員：長岡トラック代表取締役社長)

新潟労働局が運送事業者等を対象とした改善事業の調査をしていることを初めて聞いた。過去にも他の地域で改善を図った調査事業があり、そのような好事例があるのか。他地域であれ、物流業界が抱えている問題は似たような事柄であり、冊子等があれば参考になるのでどんどん提供して欲しい。

(事務局：新潟労働局)

平成 27 年度の改善事業については、取りまとめ中であるが、他地域の実施事例も含め今後も周知に努めたい。

3. パイロット事業における集団の選定方法

【意見等委員発言】

(小林委員：中越運送（株）取締役社長)

対象集団については、実態調査に基づいた一番問題のあったところのお客様、運送事業者がいいと思う。または業界の中からの声から、何社かを選定させていただいて、その中で事務局と話し合いで決めさせてもらってはどうかと考える。

この協議会は、取引環境と労働時間改善がテーマです。個人的感想だが、お役所がこのような協議会を全国に置くように指導されているのかということ、元をたせばトラック輸送は皆が重要という認識があるが、トラックインフラは何年かすると危ない状況になる。つまりインフラとして存続していくこと自体が危なくなる。危機感から出ていると思う。もしそうであれば、そのこと自体をどうにか解決していかなければならない、そのアプローチの方法として長時間労働改善が 1 つの手法と理解している。また、労働環境とは、安全の問題、健康問題等いろいろあるが、もう 1 つ商売としての問題の両方の面が主としてあるのかと思うが、そういう意味では、金子委員がおっしゃったように、お客様が自分の荷物が思うように運べるのかという危機感をもっている。中央になればなるほど、大手になればなるほど根本的に持っているもので、その方々はそれなりに合理化していく。問題を淡泊に言うと、トラック運送事業が健全に成長していける土壌を造っていくことがテーマだと思う。だとすれば、もう 1 つの問題が運賃・料金の問題。お客様が優位に立っている場合、仮に強要されているサービス作業があるのであれば、それは有償化しなければならない。やはり業界全体からすると、ある程度黙って運送事業者が我慢しているのかと思う。サービスではなく、すべて有償行為という意識でお客様に接していくことになれば協議会にとっては大変良いのではないかと思っている。

(市村委員：長岡トラック（株）代表取締役社長)

パイロット事業のメニュー中でも実態調査に協力した希望者を確認するといったところもあるが、どこが対象となっているか分からないので、小林会長がおっしゃったような考えと同調する。ただ事例としてどういう風に出すかということもあるので、思ったほどの改善が出来なかったという可能性も考えられる。このような事業を実施したときに、ある

程度の成果もきちんと得るといふことも必要になろうかと思う。荷主と運送事業者がウィンウィンでいい改善を進めていかないと話がうまく進まないとも思われる。最終的には運送事業者が求める、コンプライアンスをしっかりと守るため、お願いすることに耳を傾けない発荷主、着荷主を相手にしてどうやるかが一番大事な点でもある。トラック協会も、個人的にもそのような荷主をなかなか把握しきれていないので、その辺の選定基準を設定し、どう選定していくか、イメージが固まっていない状況だが危惧するところ。

(浅間委員：(公社)新潟県トラック協会専務理事)

荷待ち時間、長時間労働の抑制のパイロット事業だが、今の実態調査に上書きするようなもっと密度の濃い、実践を含めた調査になろうかと思う。アンケート自体が全体版と新潟版を比較すると、数字的に近似値と個人的には思うところだが、実態調査について、集団の選定にあたって参考にならない部分もある。運送事業者側からすれば同一地域に発着荷主のお客さん、あるいは発着が遠隔地にある。1つのトラックでそれを2つ、3つまたがけして動かす輸送もある。まずトラック事業者の輸送形態によって発着荷主をおさえなければならぬ。荷待ち時間について、実態調査の中で、具体的に出てこない部分もある。いわゆる「自主都合」による、「その他の時間調整」で荷待ちをする。自主都合による、時間調整も自主都合にいったのか、ドライバーがどのように回答しているか分からない。それから「荷主都合」というのはどうなのか。書面化で見たのか、予告されていないのか。分析上でできていないのではないのか。荷役料金が収受できたのかどうか実態調査では出てこない。パイロット事業をやれる事業者なのかも含め、また実態調査を踏まえながら、実際に直接監査・監督等で現地を把握し、実態を把握している行政に決めていただきたいと考える。

(金子委員：北星産業(株)取締役営業部長)

ドライバーの時間超過の問題、荷役の問題、日々来られるドライバーさんを今後も確保していかなければならないし、大切にしなければならぬということ、非常に大きな問題として企業として取り組んでいる。ドライバーが不足していく中で、モノの流通を途絶えさせない、すなわち小売業の販売力を維持していくことにつながると信じてドライバーへの改善行為を徐々に進めている。これは独自のノウハウというものになっており、他社と競争していく中でも、車両が集まりやすいという環境をまず先んじて作っていかうということいろいろチャレンジしている。業界の改善につながることは非常によろしいことだと思うが、こういう改善行為を我々企業としての武器としての位置づけ、コストをかける部分、コストを低減できる部分を構築しているので、オープンに事業情報を開示して取り組めるかということは、この場では一考の余地があると感じる。

(池委員：全農新潟県本部管理部企画課長)

パイロット事業の目的が長時間労働の改善という主旨であればこのような取組は進めるべきと思う。我々は農林水産物の荷主という立場であるが、グループとしてのコンプライアンスの取組の中で、輸送条件の問題をいろいろ議論させてもらっている。私共からする

と輸送実態の中では長時間労働に陥ってないのかなと思っているが、こういう取組を通じて、業界全体の条件改善につながっていくのであれば、対象集团のお話があれば、参加させていただきければと思っている。ただパイロット事業実施による事務負担が増加しないよう考慮していただきたいと思う。

(板垣委員：北越紀州製紙(株)新潟工場事務部長)

パイロット事業の対象集团だが、業種、扱い品目によって、あるいは事業規模、仕分け地によってだいぶ違った形になると思う。パイロット事業のやり方としてこういう形もありなのかもしれないが、もっと総合的に見てから、調査を個別に下ろしていったらどうかとも思う。我々の新潟工場だけとっても、鉄道コンテナ輸送を除くと製品だけで10万トンの出荷があることから、輸送はこれからも大きな問題であると認識している。社内でも全社的な改善プロジェクトを推進しているところ。子会社の意見を聞きながら良い形を探って行けたらと思う。

(渡辺委員：全日本運輸産業労働組合新潟県連合会執行委員長)

私共が問題にしている年間最大拘束時間3516時間そのものが、長時間労働につながっている1つの要因と思っている。12ヶ月で割ると293時間。その中で何回、どういう運行計画を立てなければならないので、そういうものから、組み合わせも含めてさまざまな調査をしなければならないと感じる。発荷主、着荷主がどういったものを扱っているのか、事業規模にもよるし、また倉庫関係の納品も一般の荷主と違う扱いになっている。そういったことも含めると、さまざまな角度で対象集团を選定していかなければいけないと考えるが困難とも感じる。ただ単一的に対象集团を選定した場合、その対象集团を公平な目で見られるのか疑問である。

(堀川委員：日労組総連合新潟県連合会地方委員)

実態調査の対象年齢を見ると、40才以上の方がほとんどであり、29才以下がほとんど対象になっていない。要は若い人が入ってこない実態がある。労働力不足を補填するには、若い人が入って来ない限りは、平均年齢が上がって、労働力が減っていく一方だと危惧している。厚生労働省がマイナンバーを事業者にも配布しており、厚生年金に加入していない事業者を強制的に加入させるといった記事を読んだが、中小企業が多いトラック事業者にも少なからずそのようなことがあると思う。その原因は適正な料金を荷主からもらえず、それが経営の負担になって社会保険に加入できないという実態になっている。我々の産業の中で悪い言葉がある、3K「キツイ、汚い、危険」から「キツイ、帰れない、給料が安い」と言い方も変わってきている。そのようなことも踏まえていただき選定してもらいたい。

(遠藤委員：(一社)新潟県商工会議所連合会専務理事)

対象集团選定について、いずれにしても運送事業者側も荷主側もすべて私共の会員であ

るので、本当にお互いに理解、了解を得てうまく設定してもらいたい。そのようなことから行政に頼るしかないのかと思う。行政側でそれぞれの業界と調整をしながら、対象集団を選定してもらえればと思う。

(本間委員：(一社)新潟県経営者協会専務理事)

目的が2年間で好事例を集めガイドラインを作成することからすると、各社、個社の中で工夫して、改善して解決するという事業ではない。そういう意味では行政の方で音頭をとっていただくことで良いが、受託するコンサルも相当気の利いたコンサルでないとならない。事業者へ聞くだけで終わるという実態調査の形ではいけないと思う。横広に話しを聞いてもらったり、他業界の改善・効果的な事例を見比べるなど、2年後にそれなりの事例、提案が出来るようにまとめてもらいたい。

(大谷委員：(特非営)新潟県消費者協会事務局長)

対象集団の選定については、遠藤委員が言ったように行政側で総合的に判断してもらうというのが一番だと思う。好事例を作り、ガイドラインとしてまとめることが最終目標だが、消費者、労働者側の立場から言うと、労働時間は短くなったが、中身的に他のところにしわ寄せが来て、労働環境が悪くなったということがないようにしていただきたい。例えば勤務時間は短くなったが、持ち帰り残業が多くなったとか、圧縮して仕事をして負担が増した等、その長時間労働改善だけに着目するというより、本当に皆さん方の労働環境が良くなったというような好事例でないと結局のところ実践しても長続きしないと思う。皆さんそれぞれ立場が違っており一律に出来ないのであれば、やはり行政側で総合的に見てもらった方が良いのではないかと思う。

(酒寄委員：関東経産局産業部中小企業課下請代金検査官)

昨年物流関係の事業者を多めに廻らせてもらい感じたことだが、同じ輸送事業者でも、一次下請、二次下請、三次下請で全く状況が違うという点があった。当然、下にいけば行くほど条件が悪くなり、ドライバーの条件もあわせて悪くなる。そういう面で考えると、どこの段階の事業者をパイロット事業の対象集団に選定するかによって結果がまるで違うことを危惧する。またガイドラインについて、下にいけば行くほど守られていない実態があり、またガイドラインより厳しい下請代金法で義務規程になっている「書面」についても、まだ出されていない、もしくは後になってから買ったたきをするような形で発注書を出すといった実態もまだまだある。そういうことを考えると、パイロット事業もいろいろな側面で捉えていかなければいけなし、その結果をどこに、どう反映させるのかを考えないと後で問題になるのではと思っている。

議題4 その他

(議長)

さまざまな意見、要望、提案等を踏まえて、パイロット事業における集団の選定について、今後事務局で検討し、次回の協議会時にその報告をすることでよろしいか。

(事務局)

委員の皆様のご意見、要望等を踏まえ、事務局においてパイロット事業の対象集団を選定させていただき、次回の協議会時に報告させてもらおう。

次回の開催については、中央協議会やパイロット事業の対象集団の選定状況にもよるが、日程等は改めて案内するので、よろしく願います。

Ⅲ 閉会

(梅澤委員：新潟労働局長)

委員の皆様には、大変お忙しい中それぞれの立場でのパイロット事業の選定にあたっての幅広い視点でのご意見をいただいたと思います。

事業者自体の将来の基盤を作るということも大事、働いている人にとって大事なポイントにつながっていくということも大事ということ。

経産省様の下請けの事業者をどこにするかによって、パイロット事業の結果が変わってくるなどとは私も認識させてもらったところです。

是非、このパイロット事業が意味ある調査になるようにしたいと思います。

次回、適当な時期に対象集団の決定のご報告を申しあげ、あわせて事業者が取り組まれている状況などもご報告できたらと思っております。

これから事務局として重要な仕事がありますが、今後も皆様のご支援をいただきたいと思います。