

第1回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善群馬県地方協議会 議 事 録

1. 日 時

平成27年7月31日（金）14時00分～16時00分

2. 場 所

群馬県トラック総合会館2階 会議室

3. 出席者

大矢 一	（一社）群馬県商工会議所連合会 専務理事
樋口 俊之	（一社）群馬県経営者協会 専務理事
星野 榮助	群馬県倉庫協会 会長
堀切 智	群馬県地区通運協会 会長
渡邊 浩	富士重工業(株)スバル製造本部群馬製作所製造管理部 部長
狩野 裕	サンデン・ビジネスエキスパート(株)物流部 部長
金子 裕昭	日本労働組合総連合会・群馬県連合会 事務局長
小宮 勝義	群馬県交通運輸産業労働組合協議会 議長
三浦 文雄	（一社）群馬県トラック協会 会長 （三富運送(株) 代表取締役）
堀越 誠一郎	（一社）群馬県トラック協会 副会長 （堀越運輸(株) 代表取締役）
武井 宏	（一社）群馬県トラック協会 副会長 （(株)ボルテックスセイグン 代表取締役）
川島 満男	（一社）群馬県トラック協会 副会長 （(株)三蔵 代表取締役）
原 邦昭	（一社）群馬県トラック協会 副会長 （(株)グローバル 代表取締役）
佐藤 今朝司	（一社）群馬県トラック協会 副会長 （(株)群馬グリーン配送 代表取締役）
石井 雅博	（一社）群馬県トラック協会 専務理事
上原 英之	群馬県産業経済部商政課 課長
内田 昭宏	群馬労働局長
濱 勝俊	関東運輸局長
日置 滋	関東運輸局群馬運輸支局長

4. 開会あいさつ

開会のあいさつ（事務局）

省略

（内田群馬労働局長）

ただ今、御紹介いただきました内田です。よろしくお願いいたします。実は運輸業が全産業の中で一番労働時間が長いという実態となっております。月の所定外も含めた総実労働時間で見ると一般的ですが、常用労働者の総実労働時間の平均は概ね 150 時間ですが、運輸業にしましては 176 時間という長い状況となっております。我々としても過重労働対策を推進するにあたって運輸業の対策が非常に重要だと思っているところでもあります。

今回、協議会が発足しまして関係者の皆様方が一同に介して労働時間の改善に向けた協議、あるいは協議を経たうえでの取組ができていくことは大変有意義であると思っており、改めて厚く御礼を申し上げます。

実は今、労働行政の観点から言いますと運輸業を巡る課題が大きく 3 点あると思っております。

一点目が労働災害の防止、今年は改善されてきましたが、昨年、群馬県の労働災害の発生状況が全国でも特に深刻な状況にありました。道路運送貨物業も例外ではなく前年で件数が 10 パーセント近く伸びて、トップクラスの伸びでありました。労働局としては労働災害の防止が一番の課題と認識しており、改善のためには長時間労働の抑制、過重労働対策が避けて通れない状況にあります。

二点目は人材確保の観点であります。群馬県は人手不足が顕著な県と言われておりまして、求人倍率全体が 1 倍を超えているのですが、中でも建設業や介護・福祉分野と並んで運転職種におきましても非常に求人倍率が高いという状況となっております。群馬県は、全国で一番有効求人倍率が高い東京と、震災復興地を抱える東北と人材の需要が高い地域の間にあるということで、労働条件の面で改善を図っていかないと人手不足が今まで以上に深刻化する、つまり人がいなくなるので今、最大の課題である地方創生もままならないという状況になるのではないかと懸念しております。他県との人材争奪戦にも私の感覚としては負け始めているという気さえしております。

三点目は労働基準法の改正によりまして、法に基づく時間外の割増賃金 5 割の中小企業への適用が数年先に迫っております。このまま長時間労働に手をこまねいたままですと運送業界のコストが増大し経営に悪影響を与える懸念が非常に強いと思っております。運送業というのは、国の根幹産業であり人間の身体で言えば血管、動脈になりますから、業界の健全な発展が図られないと人間で言えば動脈硬化を起こして、身体全体がおかしくなってしまう、つまり日本が衰退するということになると思いますので、輸送業界の健全な発展のために長時間労働を削減していくことが非常に重要な課題

であり、業界の問題だけではなく日本全体として考える問題だと思っています。

今日、これから御協議いただき対応策について考えていただくということでありますが、特に群馬県は地方創生を頑張らなくてはいけないと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

（山本関東運輸局自動車交通部長）

ただ今、御紹介いただきました山本でございます。本日、関東運輸局長が人事異動で交替した都合により代理で出席いたしました。本日お集まりの皆様には平素より国土交通行政に格別の御理解と御協力をいただいておりますことにこの場をお借りして御礼申し上げます。協議会の趣旨につきましては、内田労働局長からお話がありましたので、一点だけお話をさせていただきます。

現在、トラック事業においては運転手の確保が困難な状況になっております。職業としてのドライバーの魅力を取戻すことが大きな課題になっております。ドライバーの働き方を変えていかなければ将来的に日本の経済を支える物流が滞ることにもなりかねません。協議会で荷主の皆様とトラック事業者や関係各位の連携により長時間労働の抑制や適正取引等を実現していくことが必要でございます。

今後4年間かけて議論される協議会において一般論のみならず群馬県の長時間労働の実態を踏まえた具体的な改善策、成果を見いだしていくことが重要だと考えておりますので、関係各位の御協力を賜りたいと存じます。

（三浦群馬県トラック協会長）

ただ今、御紹介いただきました三浦でございます。本協議会開会にあたりまして一言あいさつを申し上げます。関東運輸局から山本交通部長、群馬労働局から内田労働局長を始め公務御多忙のなか、大勢の関係者の方々に御出席を賜りましたこと誠にありがとうございます。心より御礼を申し上げます。また、荷主から富士重工様、サンデン・ビジネスエキスパート様、並びに各団体の皆様方にも業務多忙にもかかわらず御出席いただき誠にありがとうございます。群馬県トラック協会及び業界を代表いたしまして改めて御礼申し上げます。

当協議会の趣旨は労働基準法の改正が予定されており、平成31年4月から、中小企業への月60時間を超える時間外労働に係る割増賃金率の猶予措置が撤廃されることから、トラック業界は労働時間が長く労災事故等も多発しており労働環境の改善が迫られております。改善には運送業者の自助努力ではやりきれないということで、労働関係、経済関係の皆様方に御参加をいただき、労働時間の抑制に向けた環境整備を行うために協議会を開催することになりました。

当協議会の検討課題といたしましては、4年間の時間をかけて、長時間労働の実態調査や実証実験等のガイドラインの作成等を行うための各種取り組みを行いながら協議会

を進めていくわけでありますが、有効かつ実りのある協議会となることを切にお願いいたします。

また、運送業界においてドライバー不足となっておりますが、このような状態が長引くことにより物流の停滞が発生し国民生活はもとより経済の発展の障害ともなりかねません。協議会では一般論ではなく実態調査に基づき群馬県内における具体的な長時間労働の実態を捉え根本的にドライバーの労働環境を改善していくことが課題であると考えております。当該取組は業界にとっては千載一遇のチャンスでありますので、関係者の皆様に御協力を賜り成果を上げていくことを期待しております。

5. 資料説明

資料 1、2、3 の説明（群馬県労働局、群馬運輸支局）

省略

6. 協議会の運営等に関する意見交換（資料 1、2、3）

（堀越委員）

現状を荷主の皆様にもわかってもらえるような機会を厚生労働省と国土交通省が設けていただいたことは嬉しいことであり、これを機会にして運送業界の労働問題等を改善して産業界に貢献できるような業界にしていきたいと考えております。

（小宮委員）

まず、労働時間の短縮に本腰を入れていただいたことに敬意を表します。今後の少子化における労働人口の減少に係る問題が長時間労働に繋がることから、労働組合側としても踏み込んでいかなければいけないと考え取り組んできたところです。今後、協議会がしっかりと機能していくようにしていかなければいけないとの認識は労使とも一致していると思っております。物流二法の改正により経済的規制が自由化になった一方で社会的規制が遅れていることが今日の結果を招いているとの認識を持っています。今までの慣行を一新し物流事業者と荷主双方にとってメリットがある協議会にしていければと思っております。

（星野委員）

協会のほとんどが運送事業を兼業していますが、倉庫業の立場としては、運送事業者に時間内に来てくれるように依頼しないと倉庫で手待ち時間が発生してしまうので、具体的な時間を伝えて依頼していますが、運送事業の立場からするとかわいそうだと思うところもあり非常に複雑な心境ですが、ほとんどの協会員が運送事業を兼業しているので県トラック協会の意見を一生懸命に聞きたいと考えております。

(狩野委員)

先程の話の中でいい話が聞けたと感じたのは、「物流とは人間に例えると血管である」という言葉で、私はずっと物流に身を置いており、以前は群馬の工場で構内物流、調達物流等を行っていました。そこではトラック業界の方、倉庫業の方と月例の定例会議を開催してお互いに改善案を出しあうという方法を取っていました。従来はコストダウンを求める依頼ばかりでしたが、ウィンウィンの関係を保つことに注力するため定例会議を開催して案を出しあっていました。

荷主としても上からコストダウンを求める指示が出ていますが 強制してしまうと運送事業者と付き合いができなくなってくることは荷主側も理解してきているので今後は改善を一緒に取り組んでいければいいと考えています。

(渡邊委員)

立場的には調達物流と完成車輸送がありますが、工場では調達物流がメインであり着荷主側となります。我々は「物流は長い生産ラインの途中である」と表現しており、本当に重要な問題であると捉えております。発注の立場ではありませんが、直接運送業者と話しをする機会もあり、今日聞いた話がよくわかるということもありました。今日の時点ではまだ何をどうするといったものはありませんが、このような取組をしていくことや、聞いた実態については大変勉強になりましたので、今後活用させていただきたいと考えております。

(川島委員)

当社に限った話で言えば、長距離の運送は行っておりませんが、得意先で予定した時間よりも荷下ろしの時間が長くなってしまうことはよくあります。しかし、長時間の荷下ろしが常態化してしまうと支障が出てしまうので、荷主側に時間の面で配慮していただければ効率良く輸送ができるので、この機会にそのような改善策も検討していただければと思っています。

(原委員)

積込みが順調であっても現場での待機が影響して長時間労働になってしまうことがあるので、このような協議会が設立されたことは素晴らしいことであり三浦会長も仰っていたとおり、千載一遇のチャンスであると思っています。長年の商習慣を改善することは難しいですが 4 年間かけて荷主と行政と業界が一緒に話しあって良い結果になればと感じております。

(佐藤委員)

青果物の輸送先は、築地などの青果市場、大手スーパーの物流センター、野菜のカッ

ト工場などです。市場に納品する場合は、フォークリフト荷役によるパレット降ろしがほとんどですが、大手スーパーの物流センターに納品する場合は、手荷役によるカーゴ降ろしや台車降ろしの場合が多いため、荷降ろし作業に長時間かかります。

荷主との会議等の場で改善してもらえるよう要望はしていますが、納品先との兼ね合いもあるため、あまり進展はないみたいです。

高速道路の整備拡張により、労働時間の短縮効果も期待できますが、経費増の問題が発生します。

このように、労働時間改善は事業者単独では解決できません。

協議会が設立されたことを無駄にしないためにも、協議会の強いリーダーシップの中で、関係各位の協力のもとにやっていきたいと考えております。

（堀切委員）

地区通運協会の会員は、概ねトラック協会の会員と一緒にです。そのため、会員の意見はトラック協会の皆様と一緒にです。一方でモーダルシフトの関係で言えば間違いなくトラックからコンテナへの流れがあり、これからも増えていくだろうと期待はしております。しかし、トラックの物量は膨大ですので解決する手段にはならないと思っております。やはり長時間労働の問題はトラック業界としてしっかりと根本的な解決をしていく必要があると考えております。

また、一般論としてですが「トラック事業者のみの努力では解決が困難な状況」とはいつでもトラック事業者の自助努力についても真摯に取り組む必要があると思っております。一方では間違いなくトラック事業者のみの努力では難しい面もあるので、是非しっかり実態を把握して改善対策ができればよいと思いますが、トラック事業者のみの努力では解決が困難なわけですから、改善策をどう担保するかを念頭に置いて協議会を進めていただきたいですし、全産業の荷主に対して実効性を担保することがキーになってくるのではないかと思います。改善策が結果としてトラック事業者だけで行うことになれば自助努力でできることになるので、4年間の目標として最後の様々な改善対策は荷主企業と一緒にやって実施することを担保することが大事になってくると考えております。

（三浦委員）

私は5月20日に開催された中央協議会にも委員として参加しております。中央協議会には経団連や日商の方々に参加してもらっていますが、少し感覚が違うところがありそのようななかで御理解いただくことは難しい問題であると感じながらも心強く思ったことは、「物流にはトラックによる輸送が欠くべからざるものである」と皆様から言っていたことです。

トラック事業者は平成2年の物流二法改正までは国内に4万業者でしたが、現在6万3千業者に増えています。その中の大多数が弱小事業者で概ね6万3千事業者の内の65パ

ーセントが10両以下の事業者となっております。そのような状況で皆様方に真剣に御議論いただいて新たなルール作りをしっかりと進めていかなくてはならないと思います。関係者皆様の御理解のもと成果が上がることを期待しております。

労働時間の問題は重要ですが、「運送者会社は時間なんか関係ない」という発想の荷主が大変多い。そのようななかで少しでも労働時間を減らしながら物流の合理化を図っていきたくと努力しておりますが、まず運送業界の実態を荷主の方々に知っていただき御理解が進めば改善も進むのではないかと考えております。物流は非常に大事な業界であると認識していただいております、業界がなくならないためにも法に則って事業を行っていきたくと考えています。

日本トラック協会の副会長として各種委員をしておりますが、大企業もあれば数台の中小企業もあるなかで一つのルールに当てはめて運営していくことは至難の業ですが、運送事業者が順法精神を持って事業を行っていくことが大事でありますし、行政とともに荷主の方々に業界の実情を御理解していただく取り組みも時間をかけて行っていかなければならないと思っております。

(樋口委員)

会員の企業は両方の立場の方がいるので、少し違う観点からお話をさせていただきますと、私は労働紛争の相談や労働審判員を行っていますが運輸業のトラブルもよくあります。内容としては、未払残業、未払賃金の問題、長時間労働の問題、社員なのか委託なのかの立場の紛争があります。しっかりした企業と弱小で何でもありの企業が混在していると感じます。いずれにしても荷主の立場からすると手待ち時間等の減少によってトラック業界の方の物流がスムーズになってコストが安くなるというメリットがあればいいので、上手く協議・相談できるきっかけ作りが協議会によってできていけば、協議会の目的に合致するのかなという感想を持ちました。

(大矢委員)

個々の事業者との関わりが少ないので、現場の状況をそれほど把握はしていないのですが、10箇所の商工会議所があり、取りまとめて8つの委員会があります。その中で運輸関係の委員会の意見を聞きますと長時間労働の問題はあまり取上げられていなかったようですが、高速道路の料金の軽減等、経費的な面の強い要望がありました。

一方で運転業務の他、技術系の労働者の確保が難しいとの意見があり、人材確保について国や県に要望していきたくとの話がありました。

(武井委員)

時代が変わってきていると感じています。私はアルバイトから初めて業界に50年おります。我が社は創業65年になりますがその間、今存在していること自体が不思議な

ことだと思っております。私はいつも「人間で言うとな物流業は血液である」と言っています。先ほど、血管という話もありましたが、それは道路であり、通信は人間で言えば神経の部分かと思えます。血液が届かなくなった細胞は死んでしまう。物流では血液の役割は誰がやっているかと言えば社員であると思えます。それは、世の中の営みが変わればルールも変わってきます。平成 2 年に物流二法に変わり、その前は規制で守られていたかもしれませんが今の宅配業務は国民の利便性にどれだけ貢献しているのかということもあると思えます。昔は過積みをするのも当たり前、積んだ分だけ利益に繋がる。社員にしてみれば人よりも三倍働けば給料が二倍になるそんな時代もありました。今は労働基準法等の法律が変わりましたが、現在、法律が現場を考慮せずできていることに危惧を感じております。会社の全ての財産は人であり、社員の安全があって会社は存在していると、会社は社員の安全に対して貢献できなければ存在する価値はないと思っております。しかし、社員の方々が自分という意識を持って自分がどれだけ成長していく、自分の幸せを自分の努力で作っていくという意識がどれだけあるのか。あまりにも過保護になってきているのかなと思えます。生きる意欲を失って言われたことはやるけれども自分が知恵を出さずに過ごしてしまっている気がしています。その社員に影響を与え社員が生き生きしていく環境をどう提供していくのかを常に心してやっています。

物流自身も変わってきていると思えます。このような議論は今までなかったと思えます。ここ一、二年であろうと思えます。お客様も物流と一体となり製造業をやっているかないとこれからは伸びていけないという意見が出てきております。メーカーからも情報が入ってくるようになりました。今までは物流は自分達で考えろということでしたが、グローバル化社会における日本において海外物流も含めて考えていかなとけないなかで、製造する側からも物流も含めて考えていかなないとやっていけないとことのでいろいろと意見を聞いております。

我々が他の事業と違うのはドライバーが仕事中は管理ができません。私は今までドライバーの管理はできないと思っておりましたが、今はドライブレコーダーやデジタコ等の機器によって管理がしやすくなりました。しかし、そのような機器を活用しオペレートするのはドライバーですのでドライバーの質が重要であることは同じです。労働時間の問題はメーカー側も同じような思いをどのくらい持ってくれるのか議論を重ねていくことが重要ではないかとお客様にも言っています。

今、群馬県で大型免許を取得する人が非常に少ない。昭和 42 年のデータですと千人ぐらいしかいなく、半分は自衛隊であると言われていました。何故かと言えば取得するために今 50 万円位必要になりますが、投資をしても稼げない、それだけの価値がないと思われている。社員が誇りを持てないということが原因ではないかと思えます。これは我々自身の問題であってメーカー側の問題ではなく、社員が誇りを持てる状況を作ることが我々の責任であろうと思っております。

外部要因としてある労働時間の問題に関しては、家にも宅配が来ますけれども何回来

るか分かりません。一回来ていなければまた来て、それでもいなければまたということ
で、ドライバーは何回も来なければいけないというようなわがままな社会になってしま
っていいのか。私は何時以後に来てくれと玄関に書いています。そういう社会の仕組み
も一回我々自身が見直していく時期に来ているのではないか、メーカーと我々物流事業
者が本当に一体となって「どこが一番効率的なのか」、「無駄がどこなのか」、「お互い
がわがままを譲り合えればどうコストが下げられるのか」をお互いに考えていかなければ
ならないのではないかと考えておりますので、この協議会で4年間協議し、お互いの意
見を言い合うなかで双方の効率化や最適な物流が再構築されてくるのではないかと、今
まではお互いの間でそのようなことがありませんでしたが、今は国もそのような考え方
になってきました。地方創生の問題も勉強しておりますが国も現場の意見を聞こうとな
ってきています。

口幅ったい言い方で恐縮ですが、この協議会できたんのない議論が尽くされてお互い
の成長のために貢献できたらと思っております。

(日置群馬運輸支局長)

トラック法が平成2年に現在の許可制に緩和される以前は、運賃は認可制であり荷物
は車上渡しの基本で運賃もそのような体系でした。それ以外の部分の横持ちや深夜・早
朝等は料金として割増で収受する仕組みとなっていました。その後、運送の態様も変化
し、国の関与が自由な事業経営の妨げになるという判断もあり事後届出制となって、実
質的に自由化された運賃・料金になっているわけです。

ここ数年は書面化推進として約款の改正等も行ってきておりますが、更なる浸透が必
要であろうと思っております。効率的な輸送の議論に不可欠な要素であると考えており
ます。堀切委員から御意見としてありました、現場に浸透させていく手法についても4
年間の議論で群馬オリジナルでも構わないと思いますが道筋が付けられたらと考えてお
ります。

7. 資料4説明(群馬運輸支局)

省略

8. これまでの議題に関する意見交換

(金子委員)

人材不足の解決のために労働環境について、それぞれの立場で労働者の目線で議論し
ていただきたい。それと資料の中で労働者の実態についてパート労働者が増えていると
いうことがありますが、一般労働者は減っているのでしょうか。

(遠藤労働局監督課長)

資料を持ってきていませんが、統計の対象の数は一致していますので同じ数の中での時間の推移であると認識しています。

(内田労働局長)

一般論として減っています。就業者数が増えていないなかで非正規の割合が増えているので相対的に一般労働者は減っています。

(三浦委員)

トラック運転者については非正規社員は少ない。アルバイト運転者もほとんどいないと認識しています。

(日置群馬運輸支局長)

荷下ろしのための人員を配置していることは業態によってあると思います。常時選任運転手以外のその他の運転手選任は、今でも一部あるのではないかと考えていますが非常に少ないと認識しています。

(三浦委員)

現実的には高齢者のドライバーが増えてきています。しかしながら運転者の非正規労働者はほとんどいないと認識しています。ドライバーの平均年齢が40数歳代になっており、今は成熟年齢ですが、あと10年すると60歳近くになってしまう。これは新規労働者が入ってこない業界の弱いところです。そのため今はドライバーを各事業者が非常に大切にしています。

(武井委員)

外国人研修生の免許取得について教えていただきたい。

(日置群馬運輸支局長)

国交省自動車局でも人材不足については、まずは女性の活用ということでトラガールサイトの開設等の取組を実施しています。外国人研修制度の活用については、自動車整備士では考えられますが、運転者ではさらに高いレベルでの議論が必要であると認識しています。

(三浦委員)

国交省自動車局も認識しておると思いますが、言語等の様々な問題があり、その周辺業の職場では作業員等の可能性はあるが、ドライバーは難しいという考え方のようです。まずは女性の活用が必要ということで全日本トラック協会としては、そちらに力を

入れている状況です。

（武井委員）

群馬大学の結城先生と研究をしたが、研修生をドライバーとすることは非常に難しいとの結論になった。文化の違いや 3 年間の中で人材を育てることは難しい。しかし、荷役作業等は可能ではないかということで研究課題となっています。

（日置群馬運輸支局長）

長時間にわたり熱心な御議論を賜りまして誠にありがとうございました。本協議会は今後も引続き、取引環境の改善及び長時間労働抑制の環境整備のため、関係者間の取組や問題点等について協議して参りますのでよろしくお願いいたします。

以 上