

## 第1回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県協議会 議事録

### 1. 日 時

平成27年7月22日(水) 14:00~16:00

### 2. 場 所

埼玉県トラック総合会館 6階大会議室  
(埼玉県さいたま市大宮区北袋町1-299-3)

### 3. 出席者

古井 恒	流通経済大学 流通情報学部 教授
福島 亨	一般社団法人埼玉県商工会議所連合会 専務理事
根岸 茂文(御欠席)	一般社団法人埼玉県経営者協会 専務理事
永田 勝	レンゴー株式会社 物流部長
川鍋 陽一	埼玉県倉庫協会 副会長
牧野 智一	埼玉県交通運輸産業労働組合協議会 議長
鳥居 伸雄	一般社団法人埼玉県トラック協会 会長
小宮 俊光	一般社団法人埼玉県トラック協会 副会長
長窪 信也	株式会社信和運輸 代表取締役
石川 繁	石川産業株式会社 代表取締役
尾野 嘉昭	カネオ興運株式会社 代表取締役
阿部 充	厚生労働省埼玉労働局長
坂田 善廣	厚生労働省埼玉労働局労働基準部長
又野 己知	国土交通省関東運輸局長
田島 克彦	国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局長

### 4. 開催挨拶

開催の挨拶(事務局)

省略

(又野関東運輸局長)

只今、ご紹介いただきました関東運輸局長の又野と申します。5月20日に中央協議会が開催されまして、今月中に所管する一都七県のエリア全ての地方協議会を開催することとなります。先般、東京で開いていただきまして今日が2つ目で、この後、千葉や茨城と続いてまいります。5月20日の中央協議会で議題となりましたことを改めて申し上げますと、取引環境の適正化改善の話に加えまして、労働局長からも話がありますが労基法の改

正施行に向けて準備しなければいけないというところで、この協議会を使って、議論調整して、知恵を出していこうということになった訳でございます。私の所管している業界、バス・トラック・タクシー・船など色々ございますが、いずれの業界も非常に人手不足で、特にトラックの方は大手の宅配会社の社長さんが真顔で「うちの会社は労働倒産するかもしれない」とおっしゃっている様な非常に深刻な実態にあります。労働環境を良くするというのは、トラック事業の産業としてのこれからの継続性・維持化を高めることとなりますけれども、やはり労働力が逼迫していく中で、今後とも持続可能な産業として成り立ち、そのことがまたトラック事業だけでなく、荷主の方々の産業活動を支えることにもなりますので、WINWINの関係といえますか、いい関係を荷主とトラック事業者とで構築していくということが、両産業にとって必要不可欠になっているのだと思います。とりわけ、本省での協議会では労働基準局長それから自動車局長両局長出て、関係行政機関とそれから関係業界の方々みなさん集まっていたといた訳ですけど、やはり手待ち時間の話ですとか、荷役の話ですとか、非常に個別具体の話が課題になっております。そんな中、この地方の協議会もそういう個別具体の話を巡って色んな知恵を出して、それをこの場でも揉んでもらいたいと思いますが、4年掛けてそこに向けて労基法をうまく持っていけるように中央にも上げて、色んな工夫を持っていこうという趣旨でございます。それに加えて申し上げますと、関東運輸局が今持っている課題といえますと、安全輸送がありますが、オリンピック・パラリンピックに向けて5年間どういう準備をするかということで、それこそ一都七県の知事さんとお会いして色々議論しているところですが、加えて首都直下型地震対応というのは非常に大切な課題でして、その意味でも、荷主側の方々に救援物資を山のように出していただきましたが、その物を運んだのはトラックですし、また備えたのは倉庫ということで、そういう災害発生時の体制というのはとても大事になっている。首都圏一都七県では、そのような意味でもいい関係を構築しておくというのは、非常に大事なことであると思います。後ほど事務局からお話されると思いますが、これからパイロット事業を実施しまして、ガイドラインを作ったりして、色んな助成事業を組み上げるところまで個別具体的な議論を進めていきたいと思っておりますので、今日はそのキックオフということですから、是非よろしくお願ひしたいと思います。

(阿部埼玉労働局長)

厚生労働省埼玉労働局長の阿部でございます。本日トラック輸送における取引環境労働時間改善埼玉県地方協議会ということで開催するにあたりまして、国交省と一緒に色々お願ひをしたいところ、時間が短い中ですけども、こういった形で会議を開催することができましたこと、皆様方に本当に御礼申し上げたいと思ひます。本当にありがとうございます。先程、局長からもありました様に協議会をやるとうするきっかけとなりましたのが、現在、国会提出されております労働基準法の改正案でございます。特に今回の労働基準法改正案。報道では色んな事言われていて、残業ゼロ法案とか色んなこと言われていますが、

その中の考え方として、私どもは長時間労働を抑制するということで、そういったことで労働者の健康を確保していくといったことが必要であると考えております。そういう中で、特にトラック輸送。この業界の関係では一番大変な部分となります。1ヶ月60時間を超える時間外労働の割増率につきまして、中小企業につきましても通常の20%から50%に引き上げる内容を含むということで、平成31年4月の4年後を目指して周知し、また、各それぞれの業界の中でも、適正に運用できるような体制を管理・準備していただくということで、考えているというところでございます。ということで今回の協議会になったかと理解しております。この基準法の改正案に至った若干の経緯でございますが、昨年日本再興戦略改定2014で働き過ぎ防止についての記載がされ、政府全体としても取り組んでいかなければいけないのだということが盛り込まれたということでございます。それから超党派の議員で作成されました昨年11月に施行されました過労死防止法が来ております。過労死の防止について、特に過労死の遺族の方々を含め関係者の方々から過労死を二度と起こしてはいけないということで、国会議員超党派で過労死防止対策推進法という基本法が来ております。そういった物を踏まえ、私どもとしてもその中で国の責務というものが規定されたところでございますので、対応していく必要があるということでございます。そういう中で考えていきました時に、長時間労働を原因とする脳心臓疾患、それからやはり精神疾患という形で自殺という精神疾患から発生してくるものでありますので、そういった意味で脳心臓疾患や精神疾患の防止にこれまで以上に取り組んでいく必要があるということから、今回の改正に繋がってきたということでございます。特に我々の中のデータで申しますと、平成25年度の労災の認定件数でございますが、脳心臓疾患全国で約300件認定されております。少ないですけども、認定したものとしては300件になります。その内の3分の1が自動車運転者の方の認定ということになっております。そういった情報なのか噂話みたいな部分も含めてなんだと思いますが、先ほど運輸局からもありました様に、そういう厳しい状況、自動車運転者の厳しい労働環境という部分が世間の中でだいぶ言われる部分も増えてきた。そういうことでいえば若者が運転者になりたがらない、ということで人材不足ということに繋がってきているのではないのかなと思っております。このままでいきますと4年後の割増率引き上げで経営をおよぼす影響という部分、それからやはり人手不足による経営をおよぼす部分、またそういうことでの物流が滞ってしまうということは、日本経済にとって非常に大きな痛手になることではないかと思っております。そういう観点でも、この協議会の場で埼玉らしい良い議論が出来ればいいのではないかと考えている次第でございます。自動車運転者が長時間労働になる原因と言われている部分で言いますと、荷物の積み下ろしの関係の待ち時間が長くなっている部分があると言われていると伺っております。私ども厚生労働省の立場としては、労働者保護の観点、労働厚生の観点から自動車運送事業者の方々への指導などを行わせていただいたところでございますけれども、荷積みの待ち時間の短縮に関する先駆的な事例なども会社によっては取り組んでいただいていると承知しておりますが、そういったところを見

ますと、やはりトラックの運送事業者の方と荷物の積み下ろし先の事業所の皆様が協力して、色々な工夫をされているという事例にも私の方としても接する機会もあり、そういったことが上手く広がっていくということも一つの方法かなと思っておる次第でございます。そういったことも含めて今回この協議会の場で色々な情報共有をしながら、4年後を目指した形で議論が出来ればいいのではないかなと思っている次第でございます。県内で働くトラックの運転手の方々の労働時間が適切な形で短くなり、また、人も働きたいという方ももっと増える、そういった良い関係が出来上がるような形での協議会の議論が進めば良いかなと思っている次第でございます。私どもとしても是非皆様方と色々な意見交換をしながら、我々としてできる最高準備をしっかりとやっていきたいと思っておりますので、この協議会の場で積極的なご意見いただけますよう、お願い申しあげまして御挨拶とさせていただきます。よろしくお願いたします。

(鳥居埼玉県トラック協会長)

ご紹介いただきました一般社団法人埼玉県トラック協会の会長をしております鳥居でございます。どうぞよろしくお願いたします。また、当会館によろこそいらっしやっていたいたるところで、暑い中大変申し訳ございません。ありがとうございます。我々も色々協会の中の全ト協で同じような改善の部分の会議をやられたとのことで、報告を受けておりますから、やはり地方は地方なりに中央に無いものがうずもれているところだと思います。ひとつ、この間ある方に話を聞いたところ。ある宮城の建設会社の方が高速道路を使って福島を通らないで荷物を運んでくれと言ったとのことで、なぜかという放射能が危ないからとのことであります。「家を建てた時に放射能の反応があると、我々は商品にならないから。」ということで東北道を走ってくれという要望をいただく、しかしながら、料金は常磐道の料金の最短の料金しか出せない。という声がありました。やはりその中で料金はともかく、時間もプラスされるという中では、我々はお客さんがいなくなってしまうと生活できないため、しかたなくやっている部分もあると話を聞いております。その中で我々の業界というのは、中小企業が大部分でございます。やはり5台から、大手になれば多くの車両をお持ちでございますけれども、平均すると37両。埼玉県の協会の会員の平均は37両でございます。37両を目一杯使って商売しなければ、なかなか利益をあげられないところでございます。ましてや、みなさんもお分かりだと思いますけれども、これから圏央道が埼玉県の中を走り巡っていきますが、まだまだここが競争の場になります。関西の方から支店を持ってきて、色々競合をされる業種が入ってくるところでございます。やはりその中で、埼玉ですずっと培ってきた我々とそういった方々と競合し合いながら業をなしていかなければいけないという部分もあります。また逆に我々は、ドライバーの長時間労働はさせたくはない、ということはあるわけでございますけれども、どうしても先程もおっしゃっていた様に手待ち時間という部分もあったり、また渋滞、そしてコースを変更されたり、また夕方注文が入ってきたものを次の朝までに持って行ってくれという様な

お客さんもいらっしゃるわけです。そういう方々に対して我々はサービス業として、どうしても持って行かなくてはいけない。また、それをやらなければ業をなせないという部分の中で、やはり WINWIN の関係にはなっていない訳でございます。どうしても我々は各荷主さんに従って物を運んでいかなくてはいけない。なんとか色々と中小の中でも、そのお客さんと話し合いをしながらやっていっている業者もいらっしゃいますけれども、大半はやはり荷主さんの顔色を見ながらやっているというところが多い様に聞いております。また逆に、その辺のところを我慢しながら働いている労働者の方々・ドライバーの方々には大変感謝して心掛けているところがございますけれども、やはり、そういうところは長時間労働また重労働という形の中で我々も給与を払っていかなくてはいけないところがございます。その中でもうひとつは、長距離という部分の中ではやはり、普通の会社員の方々と、例えば9時から6時まで働いて、会社が終わるところでございますけれども、我々はその荷物を持って行って、帰ってきてそれが終了時間というところで、どうしてもその辺のところの労働時間という部分では、どこで切った方がいいのかということも、逆に我々は試算をしているところがございます。けがをするなよ。事故を起こすなよ。とか色々やっておりますけれども、なかなかその辺のところを気をどこかで抜いてしまうという部分は人間ですからあると思います。とにかく事故がない様に、また長時間にならないような商売を我々もやりたいと思っておりますけれども、やはりお金を稼ぐという中では、その辺のところをクリアして、なおかつ、ドライバーの休みとかそういうものを確保しながら、なんとかやっていかなくてはいけないという業界でございます。この辺のところを皆さんのお知恵を借りながら、まず、その60時間越えという部分がないように我々もしたいと思っております。しかしながら、これは我々ひとつの業としてお願いするだけではなくて、お互いに話し合いの中で詰めながら、ご協力をお願いしながらやらないと、この長時間労働というのはなかなか減っていかないと思っておりますので、この会議がしっかりとパイロットの事業として、色々皆様と共に知恵を絞りながらやっていきたいと思っておりますので、この会議よろしくお願ひしたいと思ひますし、また、我々の業が一つ皮をむけた業界になると思っておりますので、よろしくお願ひ致します。

## 5. 資料説明

資料1の説明(埼玉運輸支局)

省略

・座長に古井教授を選出

(古井座長)

こんにちは。お暑いところお集まり頂きましてという感じですが、流通経済大学の古井と申します。今、座長ということでご指名いただきましたけれども、流通経済大学というところは、正式名称というのも変ですが、学校法人日通学園といいます。日通学園流通経済大学ということで、今年でちょうど50周年という節目の年になりますけれども、元々、

運輸・物流とかご縁のある大学ということで、今回埼玉県トラック協議会の座長ということで、実は今うちの大学の学長で野尻という者ですけれども、色々なしがらみがございます、「お前、埼玉県どう。」という話になって、これは断れませんねということで、中立的な立場とおっしゃっていただきましたけど、確かに最終的には物流を止めてはいけないよということに尽きるかなと思います。その為にはドライバーさんはじめ、トラック業者の方たちが健康な状態で、健全な状態ということもそうですし、その為にはいわゆる発荷主さん・着荷主さんといわれる方たちの協力無くして、多分いくらトラック事業者さんが頑張っても、ドライバーさんたちが頑張っても、なかなか問題解決しないだろうという気が致します。そういうことで4年間長いようで短いようで、何回もPDCAのサイクルを回しながら、良い方向にいければなと思っております。全国47都道府県で同時にスタートとなりますけれども、埼玉は埼玉の事業が色々あるかと思えます。その辺、忌憚のないご意見をいただきながら、取りまとめというにはなかなかいかないと思えますけれども、司会進行に務めさせていただければなと思います。よろしくお願い致します。

## 6. 資料説明

資料2及び3の説明（埼玉労働局、埼玉運輸支局）

省略

## 7. 議題2及び3についての意見交換

（田島委員）

埼玉運輸支局長田島でございます。今、行政の方から労働基準法の改正内容と協議会の運営等についてのご説明させていただきましたところでございますが、先ほど関東運輸局長他、埼玉労働局長、トラック協会鳥居会長から話の中でもありました様に、今のトラック運送におけるトラック運転手の労働環境の劣悪な状況を打破していかないと今後どういったことが起きるか考えると、雇いたくても運転手がない、若い人が来なくて年寄りの方が増えていく、または辞めていく、そうすると物流が止まってしまうのではないかと、ところが一番の大きな課題なのかなと。それがいつ起こるのか近々の課題ではないかと考えますと、この会議でそういったところを踏まえて、いままでのパートナーシップの荷主さんとの関係がございますけれども、この会議においてはパートナーシップで話していただいた荷主の関係に加えつつ、運転手の労働環境について本当に知見の中で議論いただいきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。さらにひとつお願いで、この事業4年間でやっている中で、先程最終的にはガイドラインを策定して好事例を提示していくと、中央は中央の協議会でやっていくけれど、埼玉には埼玉の事例があると思えます。すでに好事例を策定されていることもあるようなので、その前に好事例があればこの場で紹介していただいて、そういった面も含めてご意見いただければと思います。

(川鍋委員)

労働時間規制の法案ばかりでございますが、フランスではアマゾンが書店を潰すのではないかということで、アマゾンの場合は土曜日に発注したら日曜日に着いてしまう。フランスの書店さんは土日休みですね。こういうようなことを規制する法律が出来たわけです。逆に労働規制をやるのもひとつの方法であるかと思えます。荷主さんの方の規制をやっていただくと我々ありがたいと思えます。

## 8. 資料説明

資料4の説明(埼玉運輸支局)

省略

(古井座長)

事業者用とドライバーさん記入用と大きく2つの種類がございます。基本的には47都道府県共通のフォームで若干件数が違うところもあるようですけれども、共通のフォームで実態把握しようというところが調査の狙いというところがございます。負担が大きいかもしれないませんが、事務局を中心に丁寧な説明をしていただきますので、事務局よろしく願います。この実態調査自体は全国共通パターンということで、これを集計する作業自体も中央の方でやられると。各都道府県別に追加的なことをやってはいけないとはなっておりませんので、これから議論の中で埼玉県の場合はこういう特徴があるから、調査票は調査票でいいけれども、その後の、例えばヒアリングをさせていただくとか、こういう方法を是非入れた方がいいといった意見がいただくと、金太郎飴的にならずに埼玉の特徴あるいは他府県との比較というような観点で、話がさらに具体的に進みやすいのかなと思えます。今の実態調査の説明がございましたけれども、この調査につきまして、どなたか委員の方から意見等質問とかございましたら、願います。

(鳥居委員)

この輸送実態調査について、我々も真摯に受け止めて各会員については、しっかりとやっていただくような形で考えておりますが、行政の方々にもお願いが。この資料が一人歩きをして他にお使いにならないような形をしていただきたいと思います。正直にしっかりと書かせますので、そこら辺は悪くならないようお願い致します。

(古井座長)

ありがとうございます。調査票の上のところ太い字で書いてありますけれども、極めて個別のデータになりますので、取り扱いの仕方は慎重にすべきであるだろうと。その他に何かありますでしょうか。

(又野委員)

先週月曜に東京の協議会でご議論の様なご質問がありまして、ご参考になるかと思いますので、先程先生の埼玉固有の事情とヒアリングと関連しますからお話ししておきます。実態調査の協力をお願いということで第二段落のトラック運送事業の労働者うんぬんとあって、手持ち時間や荷役時間が長時間化するなど書いてあって、この調査の題目はこの2つがあって、中央協議会でもこの2つを念頭に労働時間の短縮を図れないかと荷主、トラック荷主サイドから中心に議論できないかと思いますが、あくまでもこれを2つの問題について、それを調査の窓というのは変ですけど、そこを調べていくのですが、工夫の仕方としては、先ほども話が出てきましたけれども、発荷主・着荷主の例えばインターネットを使った発時間と着時間の調整の工程にトラック事業者を交える。そういったことが当然、入ってくるのではないかと意見があって、もっと言うと、荷役の機械の開発のために、車両法の改正が必要な部分が非常に痛感している事業者もおられて、そういうことも入れてくると、窓口は長時間労働の2つのことだけでも、議論については先程のことを議論してもいいのですかというお話がありまして「それはいいのです。」とお話してあります。4年かけてやる事業ですので、モデル事業としてとにかく長時間労働、時間短縮だとやるのではなくて、やれる工夫は荷主・トラック事業者両方、あるいは車両メンバーを含めて、総力戦でやらないといけないということですから、かといって、かたやなんでもかんでも労働時間対策のためになるのだったら出して下さい。というときりがないので、念頭に置くのはこの2つ。手待ち時間とそれから荷役。4年間議論していく過程で色々なご意見をいただき、それをまた、中央や地方でお互いフィードバックしあって、こっちの方をもうちょっと勉強してみようか、こういう調査を追加でやってみようかとかも、当然ありうることだと思います。そういう意味ではこれから各都道府県の協議会がこうやって議論を始めていただきますが、こういうことも勉強しようと思ってみる事です。色々出てくるかと思いますが私もあと一ヶ所、神奈川のトラ協でまた協議会で話をしますが、私だけの考えだけでも色々出てくるので、クローズにしないでオープンにさせていただいて結構ですので、よろしく申し上げます。

(古井座長)

議論はオープンにしながら、埼玉の情報を発信しながら、他の情報も貰いながらという基本的なスタンスかと思えます。

(田島委員)

ひとつお願いといたしますが、調査する対象者というのは、ランダムに選ぶとしておりますが、先ほど古井座長からお話がありました様に、埼玉特有の事情はあるのでランダムに選ぶのですが、その中で大きなくりとして事業形態。色々な形態があるかと思うのですが、モードといたしますかある程度、例えば海コン事業者を入れて欲しいなどを事務局の方で相談しながら、その中での抽出という様なことでお願いできるかなと思っているとこ

るで、いかがでしょうか。

(埼玉運輸支局)

それでは回答させていただくこととなりますが。一応、事業者の選定というのはランダムに選ばせていただくとのスタンスなのですが、先程委員からも座長からもあったように、やはり特徴のものを当てていかないと、特徴のある長時間労働が見えてきませんので、ある程度トラック協会さんとも相談しながら事業者選定ではないのですが、モード的な分野というのをなるべく事業者さんがばらけるように、その特徴が出るような形で選定をさせていただきたいと考えております。

(小宮委員)

今のランダムの話ですけれども、埼玉でも東西南北でもだいぶ温度差がありますが、私は北部なのですが、北部は朝早く夜遅いという環境になりがちなので、東西南北のバランスですとか、あと業種ですとか、ルートで回っている仕事とスポット便を引っかけ集めながらやっている、どうしても配達・残業1時間ということがあります。それと多分だいたいの埼玉の業者の特徴は配送地域が非常に東京都内に行く場合が多いです。自分がつくづく思うのですが、埼玉県ほど都内を意識している地域はないですね。全然関係ない話ですけれども、この間川越のデパートに行きましたら、時期的に浴衣が売ってありまして、花火がどこであるのかについて、江戸川の花火が書いてありまして、ちょっと聞いたら、熊谷とか寄居でも花火があるけれど「そっちは遠いので」と言って、江戸川より遙かに熊谷の方が近いじゃないかと思うのですが、掲載が無いですね。川越より北部は、みんな戸田とか隅田川とか。そういうので県民性があるということで、非常に都内に行く場合が多くて、そうすると朝早く渋滞の中というのが多いので、先程古井座長が言われた埼玉県の特徴というのが非常に頭にありまして、そういうふうな特徴を掴んだ実態調査の仕方したら面白いということじゃないですが、愕然としますよ。都内の人間からすると、なんで江戸川の花火が書いてあって、近隣の小川町だとか書いてないのって。他の地域ではありえない気がしますね。そういうふうなことも含めながら実態調査をされたら、よろしいのかなって感じがします。それと今後お話の中で出るのかなと思いますけれど、長時間労働になっている我々の業界のその向こう側、裏側にあるものはなんなのだろう。これは我々の業界だけではなく、その先にあるものはなんなのか、その辺をクローズアップされるような協議会になったらいいじゃないかなって思います。

(古井座長)

ありがとうございました。調査対象の立場のトラック業者さんのこういう観点が長時間労働、他には拘束時間の長期化に繋がっていると。これから業者さんを抽出する作業に入る前段として、普段感じられる、これが原因かもねっというような事がもしお話しただけ

るようでしたら、聞かせいただければと思いますが、いかがでしょうか。

(長窪委員)

委員の長窪と申します。この度はこういう席を、場所に呼んでいただいたということで、個人的にはやっと行政さんが業者の諸問題を社会の背景の中で非常に問題が表に出て、少しは考えてくれるのかなと思います。一言で言うとありがとうございます。せっかくなので見聞識者の方々がおられ、私達も現場で生活圏を持ち汗水流して生活をしている立場なのですけれども、一言でいうと我々の諸問題色々山積しております。ようは、今、古井座長さんが申し上げた中で統括ですね。短く簡単で一言でいうと運賃です。ようは、働いた人の報酬がそれだけ満たされるものがないから、長時間労働的なものに繋がっていく、一理あるというふうに私は思っております。ようは、労働時間・残業とか諸問題のそういう賃金体系を労働基準局から我々の現場に、こうなさい。ああなさい。という指導になっております。そういう中で、それに実施した形で会社を運営していれば一番健全な形になると承知しております。それだけの報酬を満たすことができないということが現状の実態です。もう何年も経ちますけれど、日報の中で改善されて、緩和という二文字の中で崩れ去った。そこから自由競争となったわけですが、日本風土的には、パイの大きさは決まっているのですから、その中でどうぞがんばってやってください。と言ってもやっぱり無理であろうという部分があります。一言で言うと、やっぱり行政の立場からやっていただけるといふことであれば、民間企業というのは受注する分で利益を生んで繁栄してやっているわけですが、ひとつは先程言いました決められたものがあるわけですから、競争をやっているわけです。そこで運賃というものを今ある諸問題の労働の中の問題に平行して、労働者の賃金体系的なものを含みながら話して、平行で話し合っ解決には繋がらないというふうに、私は個人的には思いますので、もし、できればせっかくなこういう場を設けたので、4ヶ年の計画の中でそういうものを見出せば、ありがたいと、私ども年なのでその辺も含んで引退ということになりますので、これから肉体労働で汗して働く場所というところで、働かなきゃならない人もいますわけですよ。ある程度の学歴等で就職するところもあるでしょうけれども、我々の業界はやっぱり汗して生活を作っているわけですから、その中で働いただけの分を持って帰ってもらいたい。本音です。ひとつこの4年間の中で、使う側も働く側も「そうだね。」「がんばろう。」という形の環境を作っただけであればありがたいなというふうに思います。私は行政のみなさんの知恵のある方が、こうやったらどうだろうというふうなことに対して、我々も一生懸命がんばってみようという形になれば一番良いのではないかと思います。ひとつ今後ともよろしく願います。

(古井座長)

どうもありがとうございました。それぞれの立場で色々な考え方がございます。長時間労

働・残業代・経営で賃金をどう支払うか、その元の運賃料金をどういただくか。というようない連の問題が当然出てくるかと思えますけれども、その辺も含めて少子高齢化はどうしようもない流れということも考えながら、この先少しじっくり考えて少しでも良い条件で事業自体が健全に成長していくということも大きな狙いだと思えますので、また、活発なご議論を色々いただきたいなと思えます。

(鳥居委員)

今日のこの協議会の中での意見とちょっと違うかもしれませんが、我々の業務の中で面白いのは、私どもは学校給食の搬送をしておるのですが、この学校給食の搬送というのは、地方自治体の市町村の自治体のところで入札をして獲得していくわけでございます。安いことというふうな形で、今の自治体は価格だけなのです。それで、我々も価格だけですけど、なんとかドライバーを募集してやっていかなければいけない。この給食搬送というのは面白いもので、実際に働くのは年間10ヶ月ちょっとです。その10ヶ月の収入を給与として12ヶ月で割るわけです。そうすると約17万いくかいかないか。しかしながら、これに2人募集を掛けると40人位来ます。なぜかという、長時間労働じゃない。8時から4時までときっちり決まっている。それで夏休みがあって冬休みがあって、春休みがある。何で来るのと聞くと、お金じゃないです。自分の時間が欲しいと。しかしながら、働かなきゃいけない。という若い人が来るわけです。だから、全体の世の中の労働者というのは、逆に自分の趣味に走っていく子が多いのかなと感じは受けてならないです。我々の時は、昔はお金を稼ぎたいのであったら、一生懸命汗水流して働くのだと。時間はどうでもいいのだ。お金をもらえればいい。という人が多かったのですが、今はそうではないという実態かなというのがあります。その辺のところも、若年労働者が入ってこないというのは、ひとつはその辺のところもあるのかなと。オタクというふうな形と言っちゃいけないと思うけれど、そういう方が若い人に多くなってきているのかな。それからまた、ドライバーになりたいという昔の人は良い車に乗りたいと、そのためには、お金を稼がないといけない。または運転が好きだよ。というのが、ドライバーとして入ってきていましたけれども、今は運転なんかしたくない。交通事故を自分も起こすか分からない。そういう子が多くなっている。やはり時代が変化されて、そういうふうな形になっているというのは、常々我々も分かっていますし、皆様も分かっていると思いますけれども、やはりその辺のところの世の中を変えていかなければ、なかなかこの商が成り立っていかないのかなと私は思っています。それと、調査の対象というのは、先程小宮委員が言ったように。色々埼玉の中の事情があるにしても、ひとつは日帰り運行の中でやる埼玉の中の事業者もいます。これはなぜかと言いますと、どうしてもあるものを地方に取りに行かなきゃいけない。その取り行く物というのは、その上物(うわもの)と一緒に運んでいって、そこに入れて、また戻ってくるようなものもあるわけです。そうすると、ひとつは工場の排煙ですけども、その排煙から菌を抽出する業種です。すごい面白い研究かもしれません

んけれども、それも一連にドライバーにそこの工場で灰を組み上げる作業までやらず業主もいるわけです。そういうのも、逆に長時間労働の元凶になっているのかなというところは、確かに思います。一概にそういうものが埼玉に全部あるかっと思ったら、一部かもしれませんが、その辺のところも逆に容器を持って、その中に入れて戻ってくるといような業種を選んでいただきたいなと思っています。この辺もどういうふうにすればいいのかということは、我々も荷主と話し合っていかなければならないと思っていますけれども、逆にその辺のところを実態調査の中に入れて頂ければ、逆に長時間労働の実態が見えてくるのかなと思います。以上でございます。

以上