資料１

# 第１回　トラック輸送における取引環境・労働時間改善大阪府地方協議会　議事概要

開催日：平成２７年７月２３日（木）　１０：００～１１：２２
場所：ホテルモントレ　ラ・スール大阪　１５階　キャナルガーデン

【大阪労働局　中沖局長　開会挨拶】
- 自動車運転者は、他業種の労働者と比べて労働時間が長い傾向にある。脳・心臓疾患に係る労災支給決定件数が最も多い職種となっており、労働条件の確保・改善を一層推進することが大きな課題。
- それぞれの立場から様々なご意見を頂いてトラック輸送に携わる方々の労働環境の整備を進めてまいりたい。

【議題１】
- 「トラック輸送における取引環境・労働時間改善大阪府地方協議会要綱（案）」を事務局（近畿運輸局自動車交通部貨物課　後藤課長）より説明。
- 要綱（案）は異議なく承認された。
- 要綱第３条第２項に基づき、事務局が推薦する関西大学社会安全学部　安部教授が座長に就任することが承認された。
- 以後の進行は安部座長に任された。

【安部座長　就任挨拶】
- トラックは日常生活を支える大変重要な産業であるが、重要性に比してあまりメディアに取り上げられない業界である。
- 一方で多くの構造上の問題を抱えていると理解している。
- 今日、会合が設置されトラックの問題を考えていく大変重要な役割を与えられた協議会であると理解している。

【議題２、議題３】
- 「労働基準法等の一部を改正する法律案について」を事務局（大阪労働局労働基準部監督課　前村課長）より説明。
- 「協議会の運営等について」を事務局（近畿運輸局自動車交通部貨物課　後藤課長）より説明。

≪全日本運輸産業労働組合大阪府連合会　執行委員長　山口委員≫
- 労働者にとって労働基準は大企業も中小企業も同じであり、猶予期間を設けるべきでなかった。平成２２年の施行から重大事故、人手不足等労働環境は悪化しており、空白を埋めるために協議会の取り組みに期待する。

【議題４】

・　「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」事務局（近畿運輸局自動車交通部貨物課　後藤課長）より説明。

≪一般社団法人大阪府トラック協会　会長　坂本委員≫

・　事業者としては納得しております。

≪日本通運株式会社大阪支店長　富田委員≫

・　対象事業者はトラック協会会員のみなのか。

≪事務局（後藤課長）≫

・　そのように考えている。

≪富田委員≫

・　それでは中小零細企業の実態は拾えないのではないか。それでやるのであれば、それでいいが、それが全てではないということはある。

・　対象荷主名は書けるのか。そのお客さんに嫌われるとご飯が食べられない事業者というのも出てくると思う。

≪事務局（後藤課長）≫

・　会員内というのは、予算・回収率等々の関係でそういうことになっている。

・　荷主名の記入については、匿名も可能と案の中では考えている。

≪安部座長≫

・　匿名も可能ということですね。

≪坂本委員≫

・　性善説ということ。

≪ダイキン工業株式会社　物流本部業務部長　武田委員≫

・　アンケートを実施する上で、「手待ち時間」の定義をはっきりして欲しい。

・　荷主側からの時間指定よりも早く入ってこられたり、その逆に遅くなってというケースもある。

・　定義をはっきりさせないと、非常に間違った結果になるのではないか。

≪事務局（後藤課長）≫

・　内容をしっかり精査し進めてまいりたい。

≪山口委員≫

・　「荷役に対する書面化や料金の有無」はドライバーにわかるのか。会社側はわかっているとは思うが、その面が不安。

≪事務局（後藤課長）≫

・　ドライバー直接ではなく、事業者を通じて行う。事業者とドライバーと協力して頂きたい。

≪安部座長≫

・　これはどこかのコンサルに委託されるのですか。

≪事務局（後藤課長）≫
・　そのように本省から聞いている。
≪安部座長≫
・　全国的なデータを取らないと意味がないので、全国的に同じフォーマットで行い一律のものになるようにした方がよい。
・　ご質問の内容は出来るだけ反映して頂いて、大事な貴重データを集めることになるので、わかりやすくいける形で本省と調整して頂きたい。
≪事務局（後藤課長）≫
・　わかりました。ご意見を本省にあげた上で精査させていただきたい。
≪安部座長≫
・　他にご意見は。今ご意見を頂かないと、後からの修正はなかなか難しい。
・　実態調査については協議会で決めさせてもらったということで、大阪でも進めていきたい。

【全体を通して】
≪坂本委員≫
・　本当にこのような協議会を、国交省近畿運輸局さま、厚労省さま、経産省近畿経済産業局さま、今日というややこしい時期にも関わらず開催して頂きましてありがとうございます。
・　名うての安部座長がついてくださっていますので、この３年間の猶予で、我々の思惑通り運用できますことを、心からお願い申し上げます。
・　かいつまんで業界の実態を言わせてもらいますと、平成２年に経済規制が緩和されまして、データを見ますと、会社の数がこの間に４万社あったのが、６万２千社と、なんと５０％増えた訳です。その時に産業構造が変化したこともあって、日本の会社が海外へ移転するとか、産業が空洞化したとかいうことがありましたけど、その反面我々業界がお取り扱いをさせて頂いている貨物の量が平成２年から３割減った。会社の数が５割増えて、車の数がそれに相応して増えています中で、正直者がバカを見るという状況になっている。
・　時を同じくして、それぞれの荷主の皆様は、「物流の効率化」という新しい言葉を使い始めました。それに伴って各荷主さまのコスト削減という話が現れ始めました。荷主さまの「物流の効率化」というコスト削減は、我々荷物を積ませて頂いているトラック物流企業というのは「非効率・非生産」になるわけでありまして、そういうことが相まって運賃レベルが平成２年の経済規制の緩和に伴い運賃レベルがガァーーっと大きくダウンした。
・　ということで、今や我々の産業は国内物流の９割を担わせて頂いておって、まさに日本社会文化の中枢を担わせてもらって、経済産業の発展とそれぞれの地域の暮ら

しの役に立たせてもらっている。その影響によりまして、数値を取らせていただくと、なんと６３％が赤字経営の会社なわけです。なおかつ規制緩和や色々な要素がありまして、１０両以下の子会社が５７％になっており、非常に零細な産業の仕組みで、極めて問題である。

- という中で、労働局が大変なことを振ってきおった。労働基準法の改正がいよいよ出てきた。特に地方の方々で、各事業者に聞くと、２割５分が５割になると、中小企業で大変で、人が足りないから１人の運転手に長時間労働をさせなアカンという中で、こんなんどうするねんという話がある。
- 行政、国交省、厚労省、経産省とご尽力頂いてタクシーやバスのように法律改正をやらないといけないじゃないか、平成２年の需給と運賃の緩和してこうなったわけやから、トラックだって適正価格・運賃の制度を作らないといけないじゃないかという話もあったが、我々の自助努力だけでは限界がある。長時間労働、特に手待ち時間という怪しいこともある。特に５年間の中心となってきますが、これはトラック業界だけではどないしてでも解決出来ませんけど、長時間労働が発生している、６０時間以上の労働が発生してしまっている中で、荷主さんとしっかり話しをさせて頂いて、行政の指導を賜りながらやっておれば、我々の一定のテーブルを作って、そこで解決すれば法律改正はイランわけです。
- ですから、そういった土俵を、荷主さんと我々事業者と働いている皆さんと、そして公正忠実なる経済商団体、あるいは学識経験者にお入り頂いて、一つのテーブルでどないかして解決していかな、社会のみなさんが納得して、トラック事業が健全に発達していって、働く皆さん方が、よぉーし！トラックの業者に入ってやってやろう！という労働不足を解消できるきっかけになるような協議会を作ったらどうでしょうという話になりまして、今日が参りました。
- これが最後のチャンスだと思っている。なんとかしてしっかりとインフラの形が出来上がれば、大阪の町が経済活性化する。
- 安部先生の言うとおり、バス・タクシーと違って話があがらないなか、トラックは荷主の言いなりになってしまっている。
- 長丁場になるが、しっかりと皆さんのご知恵とご意見を頂戴しながら、なんとかして我々業界のため、いや業界のためではなく、社会のため、働いている人のために、なんとかええ形になりますように、私の一日目の協議会の意見とさせていただきます。

≪日本チェーンストア協会関西支部　生活者部会長　内田委員≫

- 日本の小売業の１０％強の売り上げをさせてもらっている。
- その先にはお客様がいる。その消費者のみなさん、消費者団体と懇談会をすると、今のお客さんは、「安全」「安心」「スピード」を要求される。

・ その中の農産物などの生鮮物においては、特にトラック業界のみなさんに非常にご協力頂いて、日本の商品は素晴らしいというような色々な形で応援してもらっている。
・ そのために「手待ち時間」の内容とか、アンケートをされると聞きまして、出来るだけ業界としてロスの無いようにやっていきたいと思っている。

≪山口委員≫

・ 赤字の会社で働いている運転手さんたちはもちろん低賃金になるわけですが、この長時間労働の問題、長時間労働をしたくなくてもしなくてはならない仕組み、構造の問題がありますけど、長時間労働をしなくては生活が出来ない運転手さんもたくさんいるという問題もある。
・ 低賃金のため、時間外労働をして、その残業代の中で時間外労働における歩合給で生活をしている問題もあるので、ただ時間を短くしようというだけだったら賃下げになってしまって生活が出来ないドライバーが出てきてしまう。
・ その辺りの構造の問題も含めると適正運賃にも触れて議論しなければならない、非常に大きな問題となってくる。
・ 事業者や労働組合だけで解決が出来る問題ではないので、今後とも委員の方たちのお知恵をお借りし、何か良い方策を見つけていきたいので、よろしくお願いいたします。

≪一般社団法人大阪府トラック協会　副会長　川端委員≫

・ この協議会、開催して頂いてありがとうございます。また大いに期待するところです。
・ 荷主さんは、厚生労働省の「改善基準告示」というものをご存じなのでしょうか。今日ご出席のみなさんはご存じなんでしょうが、実際の中小企業の方々に聞くとまず知りません。こんなんあったんかということです。
・ 全産業でトラックの運転手の給料が一番低い。時間も多く、労働災害も多い。おかげさまで交通事故の数は減ってきたが、労災が増えて、昨年厚労省のご指導を受けているが、荷主さんのところの積み卸ろし作業中で７３％が起こっている。環境整備をして頂いていないということもあるでしょうし、「まだそこに積み込め」といったサービスを求められる。もちろんそのサービスは一銭も価値もない。それが長時間労働に繋がっていますし、時間当たりに換算するとパートの方とあまり変わらなくなってしまう。これをいかにするかと、皆さんと議論させてもらえるとありがたい。
・ 運転手が可哀そうと思うのは、荷主さんのところに行って、まして大企業のところに行って、やっぱり同じ作業員であっても給料の差がすごく違うわけです。これは同じことをしているのにと思うところであり、この点も是正して頂ければなと。
・ 事業者数が５割増しと言いましたが、約半分は退出しているので、単純に５割増し

ということではない。この商売は参入しやすいのか、そのせいで成り立ちが難しい、人間も足らない、若い人たちも入ってこない、年齢も高い。

・ 昔は免許事業であったが、それでも競争があった。あの時分は、料金表（タリフ）があったが、今はタリフは公取の関係でダメと言われている。運賃は低かったが、今よりマシで、給料も高かった、良かった。
・ 愚痴ばかりで話は尽きませんが、今後ともよろしくお願いいたします。

≪パナソニック株式会社　SCM センター企画部部長　松島委員≫

・ 荷主の立場からも社会インフラとしての輸送業が負のスパイラルに入ってしまっている。ドライバー不足であったり、賃金問題であったり、運賃レベルの問題、色々な問題が絡まって、業界が危機に向かっているという認識です。
・ 日本国内で商売させてもらって、物を作ってお客さまにお届けして、お客さまの満足を追求していくという構造の中で、社会インフラが力強く動いて頂けるような環境が我々荷主側の利益にも叶ってくる。
・ この協議会を通じて改善に向けて一つの大きな流れを作っていけるのかなと。
・ ことさら「荷主」「トラック側」という構図にとらわれないで、一緒に考えさせていただければなと思っています。引き続きよろしく願いたします。

≪坂本委員≫

・ ありがとうございます。

≪安部座長≫

・ 建設的なご意見、ありがとうございました。

※ 議題を全て終了。

【近畿運輸局　土屋局長　閉会挨拶】

・ ここに集まる方々は運命共同体。色々な立場があると思うが、一緒に改善していくことが肝要。
・ これから走っている列車が急に止まるように、ガクっとくる時代が来るかもしれない。トラックの運転手さんは平均４６才ですけど、あと１０年、２０年経つと。今リクルート活動で支局長が高校を回るということをやっておりますが、若い人たちの車離れ、免許を取りたがらない人たちが多く、本当に１０年、２０年経つとどうなるかと思うところだが、長期的には避けて通れないと思う。
・ 我々も社会の発信が弱いのかなと思うところで、荷主の方々も会社の一部門として御苦労されているのではと思うのですが、今日関西経済連合会や大阪商工会議所の方々が来られていますし、我々も発信いたしますので、実情を関係者の方々に広く伝えるようにして頂ければと思います。

・　意外と４年と言うのは長いようで短い。１年に３回というスケジュールは非常にタイトになりますが、ご無理をかけることになりますがよろしくお願いいたします。

【事務局より】
・　次回（第２回）は秋ごろ開催予定。

【１１：２２　閉会】