

第3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28年2月26日（金） 14：30～15：44

場所：國民會館 大ホール 國民會館住友生命ビル 12階

I. 開会

【近畿運輸局 天谷局長 開会挨拶】

- ・ トラック運送業は日本の産業を支える非常に大事な産業である一方、ほとんどが中小企業であり、どうしても荷主との取引関係で弱い立場にあり、その結果、長い手待ち時間であったり、適正な運賃を收受出来ないといった課題を抱えております。
- ・ 昨年9月には、大阪府でトラックドライバー、あるいは運送事業者さんにアンケート調査を行いました。この結果につきましては、後ほどこの協議会で披露させていただきますが、この結果を踏まえながら来年度のパイロット事業を含め、取引環境や労働時間の改善に向けて取り組んでまいります。
- ・ トラック運送業におきましては、「生産性の向上」や「労働条件の改善」が急務であり、取引環境や労働時間の改善に向けた当協議会の役割は大変重要になります。
- ・ 荷主のみなさま、トラック運送事業のみなさま、行政機関等の連携のもと、引き続き関係各位のご協力を賜りますよう、よろしくお願ひ申し上げます。

II. 議題

《安部座長》

- ・ 前回の協議会開催以降、内田委員（日本チェーンストア協会関西支部 生活者部会長）のお世話で、私と運輸局、労働局の事務局メンバーで、甲子園の物流センターの方へ見学させて頂く機会がありました。大変勉強になりました。ありがとうございます。

1. 第2回協議会の発言要旨について

※ 「第2回大阪地方協議会の議事概要（資料1）」「トラック運送業界の現状（資料2）」を事務局（近畿運輸局大阪運輸支局 湯川首席運輸企画専門官 及び一般社団法人大阪府トラック協会 斎藤常務理事）より説明。

《安部座長》

- ・ 今後の協議会での議論の一つの参考資料になろうかと思いますので、ご活用頂けたらと思います。

2. トラック輸送における長時間労働の実態調査結果について

※ 「トラック輸送状況の実態調査結果（資料3）」を事務局（近畿運輸局大阪運輸支

局 湯川首席運輸企画専門官) より説明。

《安部座長》

- ・ まずは、運送側、トラック協会の方は何かご意見はございますでしょうか。

《川端委員 (一般社団法人大阪府トラック協会 副会長)》

- ・ だいたい、ここに記載して頂いた内容であろうかと思いますので、特に私としては意見はありません。

《安部座長》

- ・ 実感として感じていられた内容がデータ的に出てきているということでしょうか。

《川端委員》

- ・ そういうことです。

《安部座長》

- ・ 労働側、山口委員、何かご意見はございますか。

《山口委員 (全日本運輸産業労働組合大阪府連合会 執行委員長)》

- ・ 「ドライバーの自主的な行動による手待ち時間の発生」というのは、これは具体的にどういうことなのでしょうか。

《事務局 (近畿運輸局自動車交通部貨物課 後藤課長)》

- ・ 45ページをご覧になって頂けると調査票がついております。下段をご覧になって頂けると、「指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等」ということで、調査の段階でお示ししています。

《安部座長》

- ・ 荷主の方、いかがでしょうか。今日参加していただいた方は、ほとんどが大手の方ですので、具体的にこういったことが起こっている現場とは違うかもしれません、このアンケート調査を見られてご意見はどうでしょうか。

《榎本委員 (住友電気工業株式会社 物流管理部部長)》

- ・ 「手待ち時間がある運行」と「手待ち時間がない運行」の比率というのは、だいたい何対何ぐらいになるのでしょうか。

《事務局 (近畿運輸局自動車交通部 金指部長)》

- ・ 資料の「トラック輸送状況の実態調査 (大阪府版) 結果概要」の4ページの左上を見て頂くと、「手待ち時間がある運行」は62.9%、「手待ち時間がない運行」は37.2%となっております。

《榎本委員》

- ・ 「手待ちがある運行」が多いということがわかりました。

《武田委員 (ダイキン工業株式会社 物流本部業務部長)》

- ・ 先ほどの資料の6ページ、高速道路の利用割合というものがあるのですが、実際に調査して頂いた走行距離の中距離とか短い距離のウェイトがどうなっているのか、グラフではわかりにくいので、もう少し詳しい内容をお教え頂ければと思います。

- ・ 質問の意図は、確かに手待ちに対する無駄ということが調査結果でわかったのですが、実運行の中で、高速道路を通らないことがあるのかと思います。そのために、色々な渋滞であったり不効率な配送というものがあるのかと思っておりまして、我々のご契約頂いている車のドライバーの方にも実際のところ高速はご利用して頂いておりませんので、我々の運賃体系というのもあるのでしょうか、高速を利用出来れば変わってくるのかなと、この結果を見せて頂いたら、我々も色々なところでご意見をさせて頂こうかなと思っておりますので、わかれば教えて頂きたいと思っております。

《安部座長》

- ・ 貴重なご意見を頂いた訳ですが、事務局わかりますか。
- ・ 今わからなければ、次回の協議会でお示し頂くということでいいですか。

《事務局（後藤課長）》

- ・ 今すぐ確認出来ない部分もありますので、本省の元データも含めて次回の協議会でお示しさせていただきたい。

《安部座長》

- ・ 非常に重要なご指摘を頂きましたので、次回までにお答えいただくということで。

3. パイロット事業の実施について

※ 「パイロット事業の実施について（資料 4）」を事務局（近畿運輸局大阪運輸支局 湯川首席運輸企画専門官）より説明。

《安部座長》

- ・ 全国的にこういったパイロット事業を展開することで、各都道府県で実施をして地域ごとの特性ある実証実験をやっていこうということが狙いになり、平成 28 年度、29 年度で実施していきましょうとのご提案ですが、何かご意見はございますか。

《坂本委員（一般社団法人大阪府トラック協会 会長）》

- ・ 業界としては異論ありません。

《安部座長》

- ・ こういった実証運行をすると、個別具体的なことがわかつてまいりますので、制度構築の時に非常に役立つもので、色々な分野で既に取り組まれてかなり有効なやり方だとわかつておりますので、これもトラックでやったらどうかということです。
- ・ 具体的な事業者の選定は事務局にお任せ頂いて、私と相談しながら進めさせて頂きますが、何かご意見はございますか。

《山口委員》

- ・ 我々の立場としては是非進めて頂きたいと思うのですが、事業者や働く者は、パイロット事業に労力を費やしても改善していくメリットがありますが、協力して下さる荷主さんには負担が大きいのではないのかと心配します。パイロット事業の重

要性をどう理解してもらうのか。協議会に参加頂いているところは、その点はご理解頂いているとは思うのですが、協議会の中の荷主さんからご協力頂けるということでしょうか。

《安部座長》

- 何か具体的にこういったことを考えているとか、ご披露出来る範囲でお願いできますか。

《事務局（後藤課長）》

- 委員さんの中から固定して選びなさいといった本省からの指示も特段ございません。
- 荷主については、事務局三者（運輸局・労働局・トラック協会）と相談して、どこが受けて頂くかわかりませんが、早い段階で動いていきたいと考えております。

《安部座長》

- 具体的に運送事業者何者、荷主何社といったおよそのイメージは考えておりますか。

《事務局（後藤課長）》

- イメージは、一集団、発荷主さま、運送事業者さま、着荷主さまと考えております。

《山口委員》

- 荷主さんからすれば、労力もコストもかかるかと思うので、その重要性について十分説明いただき、理解してもらった上でパートナーとしてご協力いただけるようにお願いします。

《安部座長》

- これは、次回の第4回の協議会で具体的にこうなりましたと発表できますか。

《事務局（後藤課長）》

- 事務局としては、その予定で進めていきたいと考えております。

《安部座長》

- ではこういった形で実証実験を進めさせていただくということでよろしいでしょうか。

※ 特に意見なし。

《安部座長》

- ではこういった形で進めさせて頂きます。
- 段取りが事務局、大変だと思いますが、よろしくお願ひいたします。

《事務局（金指部長）》

- 先ほどのご質問の高速道路と運賃収受との関係なんですが、資料がございますので改めて説明をさせてください。
- 「トラック輸送状況の実態調査結果（大阪府版）」の32ページになります。「運賃を含んで収受している」が31%、「運賃とは別に収受している」が10.3%、「収受していない」が58.7%になります。それぞれの品目が多いのはこの表にある

とおりです。

《武田委員》

- ・ 収受だけでなく、実際に距離別にどれだけ利用されているのかが数値的に分かりにくかったので、そこをお教えいただきたいということが、もう一つの質問でございます。

《事務局（金指部長）》

- ・ その点については、バックデータをあたって整理させてください。

《安部座長》

- ・ その点については、宿題ということでお願いいたします。

4. 運賃・料金について

※ 「トラック事業に関する事業規制の推移（資料 5）」を事務局（近畿運輸局大阪運輸支局 湯川首席運輸企画専門官）より説明。

《安部座長》

- ・ 5ページのところで、以前最低車両台数・適正運賃収受WGがあつて、その結論が示されており、これが今までの国交省の考え方、今回中央の協議会の中でもう一回、WGが出来て、この問題を再検討しようということになったとの理解でよろしいですか。

《事務局（後藤課長）》

- ・ そのとおりです。

《坂本委員》

- ・ 結局書面化にしましようと、ここに書いているとおり結論づけた訳ですが、元請け事業者のそれなりの抵抗があつて意外と進んでおりません。
- ・ 抜本的に経済規制をやらないといけないという事がちょうど一週間前に集約された意見です。
- ・ あまりにも東京でやっている中央協議会が大勢なので、非常に微妙な話が運賃料金は多いので、一度小委員会なり勉強会なりWGなり作つて、公正取引委員会の話もあるので、それなりの有識者の先生を交えて、事業者、働いている方、行政がチェックマンとしてお入りいただいたなかでやろうやないかという話になっております。
- ・ 要は、再規制ではなく、新しい時代を踏まえて、新しい社会のニーズが我々経済発展に寄与させてもらえ、政策の向上に貢献させていただいている立場として、新しい日本の社会を見ながら、どういう経済規制がいいのか。運賃料金はどうあるべきか。
- ・ 運賃はあくまでA地点からB地点へトラックに商品が積まれてからの移動です。北海道の業者であれ九州の業者であれ地域の格差はないでしょう。それから大手であれ中小零細であれ荷主さんであれ、規模も関係ないでしょう。それから積載する商

品について金属であれ紙であれ、それも関係ないでしょう。おおよそ普通の概念としては。運賃の標準的なものは以前もありましたし、これからも国の指導で規制することは、決して難しい話ではないと、どなたにもご講義頂いています。

- ・ 問題は料金で、今問題になっている手待ちだとか、あるいは色々なサービス的な仕事、荷主さまのご要請であるという料金が今のところおおかたの形では収受出来ていないと、このところが実は創意工夫の余地です。本当に荷主さんのニーズに応じ社会のご要請に応じていくアイデアなりがそれぞれの会社の知恵の出しどころでしょう。一番わかりやすいのは時間で、それを経済対価として供給している我々運送会社が収受するという話もある。
- ・ 標準運賃は、労働者、運転者さんの数が減ってきてている中で消費者側のご利益に対し、高い経済的な数字を要求するケースがあつてはいけませんので、やっぱりアップアーリミットを設けないといけないという話もあるでしょうし、最低運賃はもちろん安全コストを入れて、ドライバーさんが人と同様に働いていれば人並みの生活が出来るような労働条件はいるという話もわかります。また、公正競争を担保するためにも最低運賃はいるのではないかという話が出てきております。
- ・ 労働条件が安全のポイントとして、国交省こちらでは近畿運輸局さんのご指導を仰いで、我々自身も安全マネジメント等々で安全についてはやっておりますけど、現場のドライバーさんの労働条件をよくするために適正な運賃とそれに伴う料金をきっちり収受出来るような、国の仕組み中でやって欲しい。タクシーみたいに認可運賃にならないにしても、なんとか先生もご協力いただいてバスで少し進んでいますが、上限下限運賃、何かそれに近い何かを荷主のみなさんも元請けのみなさんも、「これやつたら仕方ないな」と、「この程度出さなアカンな」という拘束性のある何かそういうのがいるのかなというのが最後の問題です。
- ・ かつて過積載のときは、我々事業者も過積載したら罪になるし、それをお願いした荷主さんもそれなりの罪があるということで大成功をおさめた。これは警察庁の話ですが。
- ・ そんなところで一週間前に運賃料金の話がキックオフされ、適正取引はあくまでも適正となる労働時間を設定する、適正なる運賃料金を収受する、この二本柱の中で国が定める。

《安部座長》

- ・ 東京のWGはどれくらい期間で結論を出しそうなんですか。

《事務局（後藤課長）》

- ・ 具体的な話は聞いておりません。

《安部座長》

- ・ 協議会の設置は3年、あと3年で一定の結論を出して、方向性という話になるのでしょうか。逆算していくと、1年で結論を出されて、具体的な議論になってくるの

でしょうか。個々での地方での議論は、中央での議論を待つということになるのでしょうか。

- ・ トラックの運賃料金制度の中で、今までの国の考え方を前提をしつつも、もうちょっと見直していくというWGが立ち上がったといふこと。制度は認可運賃に戻すという話ではなく、現行の制度を前提としながら、どういう料金体系があり得るのかを考えていくことでしょうか。

『坂本委員』

- ・ それを国が定める。ガイドラインであれ、標準運賃であれ、最低運賃であれ、国が設定する。

『安部座長』

- ・ 貸切バスの運賃制度の基準運賃のようなものを公表していこうとされているのですか。

- ・ WGの問題意識として東京の中央協議会は、合意されたのですか。

『事務局（金指部長）』

- ・ これから座長と事務局である国交省と相談して具体的な中身を決めるということで、今こういう方向だとかという話はありません。

『安部座長』

- ・ トラックでも新しい形態についてこれから議論していく、何らかのものを出していきたいということですね。

- ・ この協議会の目的が、中小事業者であっても、割増賃金を上げましょうということで、じゃあそのための構造改革はどうしたらよいかというものですので、そうなってくると原資をどうするのかという話ですので、運賃、料金のことは抜きに考えにくいものですので、そういう議論に発展してきたのではないかと思います。

- ・ 東京のWGで主に議論をしていくことになりますが、運賃料金の制度を考えていく上で、何かご意見はありますか。

- ・ すぐのご意見は難しいでしょうから、次回にでもお示し頂ければと。大阪の議論を反映出来ればいいなと考えております。

『山口委員』

- ・ 運賃が、安全の担保という点に大きく影響するところは、みなさまわかってもらっていると思います。パイロット事業の検証では仕事の仕組みを考えていきますが、行政でも法整備を行って、標準運賃なり上限・下限運賃なりを定めて欲しいという思いはあります。

- ・ バス業界では関越道の事故から2年ほどで上限下限運賃が設定されています。トラック業界はずっと標準運賃なりの設定を訴えていますが、ほったらかしにされている状況にあります。人命の重さというものはあるかもしれません、トラックの死亡事故も年間400件近くおこっています。それだけの方の人命に関わる問題です。

トラックにおいて標準運賃は決めない、作らないという点をいったん白紙に戻して、運賃問題を早急に議論して頂きたいと思っています。

5. その他

※ 「トラック輸送業の生産性向上に係る補正予算事業（資料 6）」「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議について（資料 7）」「業種別の価格指数と燃料価格の推移（参考資料）」を事務局（近畿運輸局大阪運輸支局 湯川首席運輸企画専門官）より説明。

《安部座長》

- ・ 資料 6 は、平成 27 年度の補正予算ということでしょうか。

《事務局（後藤課長）》

- ・ 実施は平成 28 年度ということです。

《安部座長》

- ・ 今年度中に取り組む内容を決めて、実施は来年度ということですか。

《事務局（後藤課長）》

- ・ 本省の事業になっておりますので、平成 27 年度の補正予算ですが、実際に事業をするのも、決めるのも平成 28 年度ということです。

※ 議題を全て終了

《事務局（後藤課長）》

- ・ 昨日、梅田で事故が起こりました。自家用車の事故でしたが、報道等でしか存じませんが、どうも健康起因というところと聞いております。
- ・ 当然、事業用のトラックでも起こりえるところもありますので、国土交通省も様々な取り組みを行っておりますが、トラック事業者のみなさま、運転手さんの健康管理というところを再度徹底して頂きたいと考えております。

《安部座長》

- ・ 最近、色々な自動車分野で話題になっておりまして、平均すると 3 日か 4 日に 1 回、全国のどこかで、健康起因の事故が起こっているようあります。
- ・ 軽井沢のスキーバスの事故が起こりましたので影に薄れてしまったのですが、スキーバス事故の 1 週間前に東京の京王バスで、幸いにも回送中のバスだったので乗客に被害は出なかったのですが、ドライブレコーダーで運転手の状態が全てわかって、テレビでも報道されましたので、かなり衝撃を与えたのですが、運転操作が不能になって、マンションの 1 階に突っ込んだという深刻な事故がありました。かなり重要な健康起因の事故でした。事業用自動車の場合、特に健康起因の事故については、どのように防いでいくかは、非常に大きな課題になると思ってますので、引き続き国の方でも検討が進んでおりますので、我々としても注視していく必要があると思

います。

【事務局より】

- ・ 次回（第4回）は、3ヶ月後か4ヶ月後に開催予定。

【15：44 閉会】