

第12回トラック輸送における取引環境・労働時間改善徳島県地方協議会 議事概要

1. 日時

令和5年1月25日（水）13:30～15:30

2. 場所

徳島運輸支局（応神町庁舎）2階会議室

3. 出席者

松村 豊大		徳島文理大学総合政策学部教授
小笠 恭彦	【欠席】	徳島商工会議所 専務理事
矢田部 喜生	【欠席】	株式会社DNP四国 総務部長
富田 圭司	【欠席】	株式会社キョーエイ 人事部長
大西 恭司		NX 徳通株式会社 代表取締役
酒井 一誠		誠徳運輸株式会社 代表取締役
高林 徹		一般社団法人徳島県トラック協会 専務理事
鹿草 義典		全日本運輸産業労働組合連合会 徳島県協議会議長
宮本 武司		全国交通運輸産業労働組合総連合 徳島県支部執行委員長
伊藤 浩之		厚生労働省徳島労働局長
	【代理】	
小宮山 彰浩		厚生労働省徳島労働局労働基準部長
吉元 博文		国土交通省四国運輸局長
	【代理】	
井手 克樹		国土交通省四国運輸局自動車交通部長
漆原 康富		国土交通省四国運輸局徳島運輸支局次長

4. 開会

【松村座長】

大学で授業をする際はパソコンを使って授業を進めることが多くなっているのですが、突然ノートパソコンとインターフェイスをとる部品が壊れたことがありまして、壊れると授業が止まりますので困ったなど。

しかしながら、アマゾンに部品を頼みますと翌々日の朝には部品が大学に届いておりました。送り先を見ると千葉県でした。ああ助かったと思ったのですが、どなたが一体千葉から夜通しで運んでくださったのだろうかと思い、我々の生活や仕事というのは、いろんな方々の力を借りて、輸送のネットワークの力を借りて成り立っているんだなとそう感じていたところでした。

この協議会の目的は資料1にもありますが、この目的以外にもSDGsの観点や地球温暖化防止の観点、その他の観点も考えながら進めていく作業なのかなと感じているところです。

本日は皆様方の意見を頂戴しながら進めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひします。

5. 議題1「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会について」
議題2「トラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取組について」

【事務局（徳島運輸支局）】

資料1、2に基づき説明（省略）

議題3「改善基準告示の見直しについて」

【事務局（徳島労働局）】

資料3に基づき説明（省略）

【松村座長】

次の議題に関連することなのですが、今説明していただいたなかで、厚生労働省と国土交通省が荷主等の要請を行うという説明がありましたが、この仕組みを作った背景をお伺いしたいと思います。これはいわゆる行政指導と同じでしょうか、違うのでしょうか。

【事務局（徳島労働局）】

労働局が行う要請につきましては、改善基準告示の改正にあたり、公労使が集まり議論していただいたなかで、やはり運送事業者だけで改善基準告示を遵守することは難しいため、荷主や元請け事業者のご理解が必要というところでこういったお話がでてきました。

それを踏まえ、厚生労働省、労働局でどこまでできるか検討させていただいたところですが、今回の取組みは指導ではなく要請でありまして、労働基準監督署は労働基準法、労働安全衛生法上は監督指導という権限が与えられておりますが、一方、直接の雇用者ではない荷主に対しての指導権限はないというところで、要請になっています。

【松村座長】

運輸局も働きかけという言葉を用いているのですが、それも似たような話でしょうか。

【事務局（徳島運輸支局）】

荷主対策として、荷主への働きかけというのは貨物自動車運送事業法に基づいた制度として設置されていますけど、内容としましては、こちらも運送事業者であれば監査に入るといようなこともできるのですが、荷主の方の話になりますので、働きかけ、要請、要請して改善されなかった場合は勧告や事業者名の公表ができるという制度になっています。

【松村座長】

学術的な世界だと、法に基づかない行政指導の有効性ということで常々議論されているので、そこで新しい言葉を使って有効性を高めようという仕組みであるということが理解できました。

【酒井委員】

時間も経って、動いていただける範囲のことは各省庁動いていただいているなという感じもしておりますが、やはり運送事業者側から見るともう限界に来ておりまして、数年後には輸送貨物はうまく運べないということは皆さんご承知かと思えます。それもそこまでならなと考えてない、そのときにやっと思えるのかなと、非常に甘い、他人事と思われていると強く感じております。

労働総時間というのは我々である程度管理しないといけないと思うのですが、徳島県においても発荷主につきましてはかなり改善していただいたような気がします。一部出来ていないところもあるかもわかりませんが。ただ一番のポイントは着荷主なんですよ。資料にも入ってございましたけど、相変わらず環境が非常に悪いのかなというのは感じております。それなので、全国区で納入先のお客さんになりますけど、一運送屋がいくら言ったところでなかなか響かないので、公指導で上手くやっていただかないというのは特にお願いしたいと思っています。

また一方では、この中の議題には入っておりませんが、我々も遠距離輸送になると下道では時間がかかるので、高速道路を使わなければ、労働時間をクリアできませんので、高速道路はどうしても不可欠であります。高速道路をいくら使えば割引をしていただけるというようなことが続いているんですが、残念ながら高速道路の割引まで見込んだ経営をしている中小企業は非常に厳しい実態でございます。

4～5日前に発表になった高速道路の割引について、今までは夜の0時から4時までの通行について割引をしていたものが、22時～朝の5時までに拡充されまして発表されました。しかしながら、本来の姿を考えたときに、同じ人間でどうしてトラックの運転手だけに深夜に走れなんて、その時間は割引してやるぞなんていうのが、そもそもおかしいのではないかと。22時～5時だけが走る時間ではないのですが、22時～5時まで拡充しましたとなると、ますます我々は寝ずして走らなくていいような時間帯に走れということになります。8時間空ける、10時間空けるだなんて、そんな机上の話をして、現場はどれだけの思いをして物流を担っているかということ考えたときに非常に矛盾するなという思いが運送側からもそうですし、組合からも同じような思いがあると思えます。

いろんなことが致し方ないということはおわかっていまして、例えば鹿児島から東京まで運行するトラックがいるとしたら、距離があるので、そこは長距離逓減といいますか、長く走れば割引することになっておりますが、逓減を入れていただいても、結果的には値上げです。走り方にもよりますが、逓減で金額は下がったと言っても、現実には値上げになるでしょう。

そういったところからでも非常に我々も板挟みといいますか、経営をしていかななくてはいけないなかで、23年、24年問題というのはわかりきっていることですから、少しずつでも可能なことをやっていっているのですが、やはり並行したバランスというものが非常に大切になってくるのではないかなと思っております。運送業界を代表したお話ということでご理解いただけたらと思えます。

いつものことでなかなかいい答えはないのですが、実運送を行っている物流会社はとても苦しんでいて、最終的には人がいないということと私ども特に中小企業は平均年齢も上がっ

ており、若い人がきていただけないという、3年先や4年先が非常に危惧される現状をご報告させていただきます。

【松村座長】

その他のところで論点整理させていただきたいと思いますが、この問題は非常に複雑に課題が組み立てられていまして、最適化を図らないといけないのですが、そのアイデアめいたことを後ほどお話しできたらと思います。要望については、要綱は変わっても厳しく指導していただくということだと思しますので、両局に受け止めていただけたらと思います。

議題4「労働基準監督署による荷主等への要請について」

【事務局】

徳島労働局より資料4に基づき説明（省略）

【松村座長】

私から皆さんに質問ですが、労働局の資料に出てきました途中フェリーを使う、フェリーの航路も減少してきていますが、幸いにも徳島と東京の間、高松と神戸の間これはまだ十分物流に活かせるだけの船数があるのではないかと考えます。この方法をとることで労働条件は一定程度改善になりますが、ところがこの方法をとることによる物流コストの変化はどうなるのかということは論じてないわけです。フェリーにトラックを積んで運んだ場合と、道路を走った場合で、どちらがどうかという回答がまだないわけです。これは経済の原則ですから、働き方改革よりやっぱりコストがかからない方に傾いてしまう危険性はあるのではないかと思います。

この問題がなぜ複雑かということ、委員の皆さんそれぞれの立場で目一杯努力していただいているのですが、それが全体となるとどこかでひっかかってしまう。すなわち労働条件を改善するという一方では物流コストが上がってしまう、物流コストが上がるということは荷主の競争環境を阻害してしまう、競争関係を阻害したら今度はコストを下げろという圧力が働いてしまう。そうなってくると、それぞれが努力をしてもやはりあまりうまくいかない。学術用語を使わせていただくと、「部分最適は解けるけど、全体最適は解けない」という言い方をする大きな課題なのです。

この問題をなんとか解決しようと全国で地方協議会が立ち上げられたのが平成27年ですから、非常に解くのに苦しい課題であることは間違いありません。ですので、今日ご意見をいただいたなかで、いろいろ工夫をしながらやっていただいているのが現実なのだと思います。

今回、私は全体最適を解くのが非常に難しいとお話をさせていただきました。それで、今回話題にのぼりませんでした。例えば高速道路の無人走行というのも技術的には進められていると聞いております。高速道路で運べない長大物、ゲートを通らないものは必ずフェリーで輸送されることとなりますが、それだけじゃなくて、もっとフェリー利用を進めると労働環境を改善できるのであれば、実際コストの計算もしてみる必要があるだろうと思います。

北海道のように新幹線で人を運べるのはいいけど、並行在来線がなくなってしまうと、モーダルシフトが上手くいかなくなる。そういう問題もあるでしょう。

すなわち、ご出席いただいた皆様の多大なる努力というのは本当に尊いものであり、部分的には上手くいっていることばかりです。ところが、一つ上手くいったら、どこかが上手くいなくなってしまう、こういったかたちの問題構造なのだと思います。それは中央の国交省・厚労省の会議や、あるいは法律を作るときの議員の先生方の議論に解決を待つ必要があると思います。

もう一つは国民全体の合意ですね、やはりものを運んできてもらうにはお金がかかるんですよね。商売されている方がものを作るために材料を工場に持ってくるのも、コストがかかっているわけですよね。そのコストの最終的負担者は消費者のはずなのです。ところが昨今デフレ傾向が続いていますから、消費者が適切なコストを負担するという気持ちが薄れてしまっている。だからこの問題も、もう少し経済の状況やものの値段に対する意識というものを変えていかないとおそらく全体最適の答えは見つからないだろうなと勉強させていただいたところですよ。

今回いろんな資料を頂戴致しました。いいアイデア、いい法制度のご紹介があったと思います。これらを適切に使いながら、資料1にありましたように最終的には長時間労働の抑制とその定着を図るとというのが目的になっておりますので、それに向かって進めていっていただく必要があるのだろうなと思います。環境整備を進めるためにいろんな対策を考えてその場その場でやっていく必要があるのだろうなと考えながら、皆様方のご意見や事務局の説明を聞いていた次第です。

非常に難しい課題ではありますが、次の会合までにいろいろ考えてきていただきたいなと思いますし、場合によっては、例えばフェリーを使った場合のシミュレーションや高速道路無人輸送の実現可能性の技術情報など運輸局からいただけたらと思います。徳島ローカルにしばらくすると、やっぱりまだ海路が使える環境にあるわけですから、フェリーの中で休憩するという仕組みが有効に活きるかなど。そして、労働組合でも実際これで労働条件の改善になるのだろうかというのも点検をお願いできたらと思います。

【大西委員】

トラック事業者の立場で言うと、酒井さんのお話にもありましたが、ギリギリのところまで来ています。先日の新聞報道に建設業と運輸業で人手不足倒産が多くなっているとありましたが、賃金が安いことが要因としてあります。そういった中で、会社はいろいろ苦勞しています。これだけ燃料が高騰しているので、荷主に料金改定を要望していますが、なかなか思い通りには上げてくれません。長時間労働や安い賃金によってドライバーが減っているのが現状です。仕事はあるけれど、ドライバーが確保できず倒産というのが周りでもけっこう出てきていると思います。

そういったなかで、運賃を上げる交渉は弊社もずっと続けてきていますが、やはり荷主さんも厳しいです。よく、物価高の原因は物流費の高騰による、と書いているのを目にしますが、我々国内トラック事業者にはほとんど回ってきていません。海外からの調達費用などの

コストに全部いってしまっており、我々のところは後回しになっています。また最近24年問題がテレビの報道などでも耳にするようになりましたが、まだ、来年以降のことだからそれまで棚上げしておこうというような感じで、なかなか料金改定交渉が進みません。先日、トラック協会所属のある社長さんと話をしたのですが、24年までは何とか持ちこたえて、その時にどかっと値上げしてもらおうつもりだと言っている方もいらっしゃいました。トラックドライバーの労働環境の改善はしなければならないと思います。しかし、ドライバーを確保するためには、運賃を上げて(賃金を上げて)労働力を確保するしかないと思っています。今回の改善基準告示の見直しの内容をみると、拘束時間が1年で200時間ぐらい短くなるので、会社は全体で取り扱う貨物量が減少し、売上や利益も減少する可能性があります。我々としたら、その中でどうやって賃金を確保していけばいいのかと・・・先ほどの部分最適ではないですけど、どこまでいっても厳しい状況から抜け出すことは困難です。

最近、新聞やテレビで高速道路を走った距離に税金かけるという話も聞きますけど、逆に、我々トラック事業者は無料にするとか、大型トラックの制限速度80kmを90km、100kmまで認めるとか、プラスになる要素を考えていただきたいと思います。我々トラック事業者は法令遵守で走っておりますが、現実には速度超過で走っているトラックも中にはいます。値上げ交渉を始めたら、他に安い業者もいるからと言って契約解除されることもあります。我々トラック運送事業者も徹底して全てのドライバーが法定速度や改善基準告示を守って運行すれば、荷主側との適正運賃収受へ向けた交渉も進むのではないかと考えます。

先生が先ほどおっしゃったモーダルシフトも、なぜもっと増加しないのかということ、まだまだトラック運賃の方が安いからです。それと特に地方は発着のバランスが悪く、着荷物が少ないことにより、復路のコンテナ運賃がゼロになってしまうことが多々あります。採算が合わないことが大きな原因となっています。

結局、いろいろな事情も重なり、こっちをたてればあっちがみたいなところがあると思います。本日の協議会で解決する問題ではないと思いますが、行政側でも対策を講じていただかないと、荷主さんだけに負担をお願いすると言うのも、経営に影響するでしょうから・・・運送屋だけの経営改善が進めばいいということではないと思います。全体最適とはなかなか難しい問題だと思いますが、行政サイドでのご検討もお願いできたらと思います。

【井手委員】

四国運輸局の井手でございます。

酒井委員様、大西委員様には貴重なご意見をいただきありがとうございます。

荷主との運賃交渉では大変ご苦労されていることと存じます。

事務局から報告がありましたとおり、荷主への働きかけについては、これまで行政が立ち入ることができなかったところにまで踏み込むというもので、ここまできているということだと考えます。そのため国土交通省では令和2年に標準的な運賃を告示し、ありがたいことに管内では80%を超える届け出がなされております。しかしながら、これを実効性のあるものとしなければならないので、今後とも協力して取り組んでまいります。

また、高速道路料金の割引見直しにおける問題点についても、道路局のものではありません

が、同じ国交省として機会があればお伝えしたいと考えます。

座長のご発言にもありましたが、本協議会は「取引環境」と「労働時間改善」のためのものであり、ひいては人手不足対応とするもので、魅力ある職場にしないといけません。

そのためには私ども行政も利用していただければと考えますので、よろしく申し上げます。

【松村座長】

昭和の頃に戻すという考え方もあります。運賃を公示にしていた頃がありましたが、これは経済的規制だから効率が悪くなるからやめましょうと政府が決めた結果、運賃の自由化が行われ、競争環境に晒された結果、また別の問題が生じているというのが現状であります。

いわゆる公定の価格で動いていたものが、飛行機も鉄道の運賃も全部競争関係に晒されて、おかげさまで徳島の方は安く買えれば1万円で東京に行けるようになりましたし、3500円で東京から北海道まで運ぶよという航空会社も出てきました。果たして、どこかにしわ寄せがいてないですかというのをそろそろ問い始める時期にきているのかなとは思っています。

昭和に戻すということは、やはり経済規制を考えないとあまりうまくいかないものもあるのではないかと、これは学術的な話で実務から離れますが、そういうのもあろうかと思えます。

【宮本委員】

先ほど船のお話をいただきまして、昔、橋がないときは我々フェリーに乗って本土に渡っておりまして、その時よりはかなり楽にはなつたのですが、橋ができてから船会社が撤退して、船に乗るという事案もなくなって、船は時間もコストもかかるということで、陸で走るのがということでおそらく船に乗れなくなったと言った方が早いかなと思います。

例えば九州の方が遠くに行くのに、宮崎あたりから四国に渡ってくるフェリーに乗ってくれば休憩になるんだろうなと思うんですけど、四国では、愛媛の方が神戸に乗りあがるくらいしかないのではないかなと思います。それと徳島から出ているフェリーはおそらくトレーラー、後ろの荷物だけの分であって、ドライバーはまず乗ることはないというそういう運搬の方法になっていると思います。単車で乗っていくことは少ないのかなと思います。

それと労働界の方から少し言わせてほしいのは、運輸業の社会的地位を上げようというなかで精一杯努力しているところではあるのですが、先ほど先生の話に出ましたアマゾンや楽天などネットに「送料無料」という表示やYahoo!で運賃無料というかたちをとられると、私たち運転手、運送事業者がすごく軽んじられている部分が無きにしても非ずというところもありますので、できたら送料込という表示に変えてもらえないだろうかというのが一点です。

あと、先ほどから言われていますサーチャージ制度の標準がどこにあるのか、わたしたちよくわからないんです。燃料が原油が上がったから運賃を上げてくれと荷主さんに行くんですけど、原油の価格が下がったら運賃も下げてくれるのねという話になってきたときに、どこが標準なのかというのが、標準的な運賃はあるのに、なぜ燃料サーチャージのときの原油価格の標準はないのかすごく疑問な点です。

あと、先ほどから言われますように運輸業には新たな人材がなかなか入ってこない、心臓疾患、脳疾患で労災でなくなる方がワースト1位というところで、長時間労働を削減してい

きましようというところに繋がってきているかと思うんですけど、それもありますが、やはり運送事業者が荷物の取り扱いのときに、転落、墜落、ロールボックスの挟まれ、下敷きになって亡くられるということ、そういうところの防止を労働局の皆さんと一緒になくしていけるような方向にしていけたらなと思っています。

【松村座長】

飛行機のサーチャージは直接お客さんからもらいますから、航空会社が予め明確にしているわけで、シンガポールで取引されているケロシンの価格が1klあたりいくらになったら、一人からいくら距離に応じてもらいますよということは予め全部表にして示してあるんですよ。だから灯油が安くなれば、サーチャージがゼロになるということが約束されているんですが、トラックは軽油の値段でサーチャージですよ。サーチャージは個別契約ですか。下がったら戻しますよってということで業界の約束事みたいにしてもいいかもしれないですね。その方がある意味公平ですよ。燃料がうなぎ上りなので、そういうことも考えていただけたらと思います。

6. 閉会