

第1回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

秋田県協議会

日 時：平成27年7月30日（木曜日）

13：30～

場 所：ホテルメトロポリタン秋田4階ルーチェ

I 開 会

【加藤運輸企画専門官】

お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまより第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善秋田県協議会を開催いたします。

各委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中ご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。

私は、本日の司会を務めさせていただきます東北運輸局秋田運輸支局の加藤でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず初めに、本協議会の委員の方々のご紹介をさせていただきます。

秋田大学教育文化学部教授森和彦様でございます。

流通経済大学物流科学研究所教授小野秀昭様でございます。

一般社団法人秋田県経営者協会会長藤原清悦様でございます。

全国農業協同組合連合会秋田県本部本部長杉山昌史様、本日は代理出席で米穀部次長高橋敏幸様にご出席をいただいております。

秋田プライウッド株式会社取締役生産本部長田口正見様でございます。

日本製紙株式会社秋田工場工場長吉田彰彦様、本日は代理出席で事務部長の近藤隆夫様にご出席をいただいております。

株式会社秋田市場運送代表取締役赤上信弥様でございます。

六郷小型貨物自動車運送株式会社代表取締役近藤哲泰様でございます。

ヤマト運輸株式会社秋田主管支店支店長末次龍一様でございます。

全日本運輸産業労働組合秋田県連合会執行委員長澤田宏様でございます。

公益社団法人秋田県トラック協会会長嶋田康子様でございます。

秋田労働局小林泰樹局長でございます。

東北運輸局永松健次局長でございます。

秋田運輸支局武内伸之支局長でございます。

以上14名の委員の方々となっております。

次に、事務局のメンバーの紹介をさせていただきます。

秋田労働局労働基準部監督課鈴木課長でございます。

同じく須田監察監督官でございます。

次に、秋田運輸支局輸送・監査部門伊藤主席運輸企画専門官でございます。

最後に、公益社団法人秋田県トラック協会三杉専務理事でございます。

東北運輸局自動車交通部部長中屋敷部長でございます。

II 挨拶

【加藤運輸企画専門官】

それでは、協議会の開催に当たりまして、秋田労働局長よりご挨拶申し上げます。

【小林秋田労働局長】

ご紹介いただきました秋田労働局長の小林でございます。

本日は、皆さんお忙しいところ、また本協議会開催に当たりまして委員の就任につきましてお願いいたしましたところ、快くお引き受けいただき大変ありがとうございます。

また、この協議会につきましては、表題にもありますように、トラック輸送に係る取引環境と労働時間の改善を目的とするもので、秋田運輸支局並びに秋田労働局が開催するところになっております。

この協議会立ち上げのきっかけとなりましたのは、実は本国会提出している労働基準法改正の審議を厚生労働省の労働審議会において審議していた中で、一つの項目として現在中小企業には猶予されている月60時間を超える残業時間の割り増し率5割の措置を廃止するという改正法案になっておりまして、この審議に当たり、労使、公益、それぞれから、その措置が廃止した際に受ける影響が大きい業界も多々ある中の一つとしてこのトラック業界もその流れに乗っているところでございました。

これについて、十分に関係労使並びに行政が協力してスムーズにソフトランディングできるように、平成31年4月に施行になりますけれども、それがかなうように要請、建議がなされているところでございまして、中央においては既にこの協議会、スタートさせておりますし、また東北におきましても、各労働局において都道府県協議会が設置運営されているところでございます。

そういうふうの一つとしてはそのような改正労基法という法案が原因にあると思われまけれども、もう一つ根本的にはトラック業界のこれからというふうなところをぜひ皆様にも考えていただければと思っております。

物流は日本の産業の血を流すという役割を持っている中で、業界のトラック運転者の高齢化、若年者の就業が少なくなっているところで、今後の業界としてあるべき姿がどうなるのかというときにネックとなるのが労働時間を始めとする労働環境の整備が求められているところです。

5月28日には国土交通省と厚生労働省がトラックドライバーの人材確保・育成に向けての取り組みについて共同で連携して行うという方針を示している中でございます。物流がなくなればせっかく製造したものの輸送が困難、輸送されたもののサービスを受ける消費者がデメリットをこうむるといふような状況にもなります。ぜひこの場におきましては、そういうふうに荷主、輸送業者、そしてまたサービスを受けるところの消費者等につきまして、これらがウィン・ウィンの関係、それぞれに互いにいい状況になるような形で、どうあるべきかということを検討していただければと思います。

特に、これからこの場では労働時間、長時間労働をめぐる調査等、十分秋田県における実態に即した形で具体的な対策を講ずる取り組みを求められているところでございます。そういった点につきまして、忌憚のない意見を交わしていただき、秋田県の物流が滞りなく今後とも継続して成り立つよう、どのような対策をそれぞれの立場でとればいいのかということをご議論いただければと思っております。

若干長くなりましたけれども、本日の協議会におきましては、ぜひ皆様方のご意見を承りたいと考えておりますので、よろしく願い申し上げます。ありがとうございます。（拍手）

【加藤運輸企画専門官】

引き続きまして東北運輸局長よりご挨拶申し上げます。

【永松東北運輸局長】

協議会の開催に当たりまして一言ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様方には、大変お忙しい中、本協議会、ご出席を賜りましてまことにありがとうございます。

ただいまの小林労働局長のご挨拶にもございましたとおり、本協議会はトラック事業における取引環境の改善、長時間労働の抑制の2つの課題に対しまして具体的かつ抜本的な対策を講じるということを目的に設置するものでございます。こうした目的を達成するために各労働局と運輸局が共同で事務局を務めまして、省庁の枠を超えて連携を図りまして、5月には中央協議会が開催をされまして、7月から8月にかけて全国全ての都道府県で協議会を開催するということになってございます。

本協議会、労働基準法等の一部を改正する法律案の国会提出を契機として設置することになったわけでありましたが、先ほど述べましたような取引環境の改善、あるいは労働時間の抑制といった課題につきましては、昨日今日出てきた課題ではございませんで、トラック業界が長年抱えてきた懸案でございます。特に最近の労働力不足の状況も踏まえますと、喫緊に解決して

いく必要がある課題でございます。このため両省はもとより、関係するトラック事業者、荷主企業の皆様、経済関係団体の皆様ご参加をいただいて本日このような形で課題の解決に向けまして関係者が一体となって取り組む場ができたということは、問題解決に向けての一つの大きな節目になるのではないかなということで大変大きな期待をしているところでございます。

先ほど小林局長のお話にもございましたけれども、トラック輸送、国内の貨物輸送量の9割を担う国民生活の向上、社会生活の維持・発展に欠かせない重要な社会基盤産業でございます。これをいかにしっかり事業として動かしていくかということが我々国民の経済生活にとっても大変重要な課題であると考えてございます。

一方で、トラック事業者の99%は中小企業者ということもございまして、荷主との関係もあって現実問題なかなか事業者の努力だけでは課題の改善が難しいというのが実態ではないかと考えてございます。今後、トラック産業が健全に発展していくためには、長時間労働等の構造的な問題を解決しまして魅力ある職場へと変革していくことがぜひとも必要でございます。

また、そのためにはコストを適正に反映した運賃収受ができるような環境を荷主の皆様方の理解も求めながらつくっていくということが重要かと思っております。

こうした観点から、従来から国土交通省と運輸局、様々な取り組みをしてまいりました。荷主との適正取引の推進に向けて、例えば燃料サーチャージ導入等の交渉に取り組みやすいような環境整備でございますとか、運送契約内容を明確にするということで、取引書面化の普及定着等、いろいろな取り組みを図ってまいりました。

また、労働力不足の関係では、特に女性、若年層のドライバーの確保育成が重要との考えから、女性ドライバーの活躍を広報しますトラガール促進プロジェクトを展開していくほか、職業としての運転者への関心を喚起するため、運輸支局長等によります高等学校訪問も本年度から開始をしたところでございます。

また、不適正事業者の排除、それから参入防止に向けて事業者に対する効果的な監査の実施でございますとか、処分の厳格化、適正化実施機関への速報制度の効果的な運用、新規許可制の事前チェックの強化などによりまして、いわゆる正直者が損をしないような適正な競争環境の整備にも取り組んでいるところでございます。

このように様々な取り組みを今までもしてきておりますけれども、いまだ諸課題の抜本的な解決には至っていないというのが実態でございます。本日の協議会、労働基準法等の改正をきっかけとして始まる取り組みでございますけれども、トラック業界における長年の問題、課題の解決に向けてしっかり環境整備が図られるような協議会になればと大いに期待しているとこ

ろでございます。ぜひともご臨席の委員の皆様方、一体となつてご議論いただきまして、実行性があつて、そして中身のある対策を講じるためにぜひ積極的なご議論をお願い申し上げます。そして中身のある対策を講じるためにぜひ積極的なご議論をお願い申し上げます。そして中身のある対策を講じるためにぜひ積極的なご議論をお願い申し上げます。

本日はどうぞよろしくお願ひ申し上げます。（拍手）

【加藤運輸企画専門官】

頭撮りはここで終了とさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。

クリップどめをお手数ですが外していただきまして、まず一番上から議事次第、めくつていただきまして委員の名簿、次に本日の出席者名簿、次に席次表、その次に右肩に資料1となっております協議会設置についてという資料になってございます。その次が資料2労働基準法等の改正案について。その次が右肩の資料3地方協議会運営についてという通達になってございます。最後に、A4横のポンチ絵ですね、資料4実態調査概要案ということになってございます。

以上となりますが、不足等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

Ⅲ 議 題

1. トラック輸送における取引環境・労働時間改善秋田県協議会について

【加藤運輸企画専門官】

それでは、議題の1に入らせていただきます。

トラック輸送における取引環境・労働時間改善秋田県協議会について事務局から説明をいたします。

〔事務局より資料1説明〕

【加藤運輸企画専門官】

ただいま説明のありました秋田県協議会案につきまして、何かご意見などございますでしょうか。（「なし」の声あり）よろしいでしょうか。

それでは、異議なしといたしまして、本協議会はこの規約に基づいて進めさせていただきますと思います。

規約の第3条に基づき協議会を進行するに当たりまして座長を選出したいと思います。

どなたかご推薦いただけないでしょうか。

【嶋田委員】

秋田大学の森先生に座長をお願いしたいと思います。

【加藤運輸企画専門官】

秋田大学の森先生に座長をお願いしたいとの推薦がございましたが、皆様、ご異議ございませんでしょうか。（「異議なし」の声あり）

それでは、座長を秋田大学の森先生をお願いしたいと思います。森先生、よろしくお願いたします。

【森座長】

まず最初に一言申し上げさせていただきたいと思います。

私は、秋田大学の教育文化学部に所属する者でございますが、以前は運転手の見越し行動に関する実験的な研究をずっとさせていただきました。その後、秋田大学に着任させていただきまして、NASVAの仕事にかかわるようになり、その御縁でトラック協会の仕事にかかわり、今日に至っております。

しいたがしまして、私の専門は心理学における認知、特に認知の発達というところが中心でございますまして、現在は附属小学校でこのような協議における発達のプロセスとか、協議をうまく遂行するためにはどのような資質が必要なのかとか、そのような認知心理学に関するさまざまな取り組みを小学生相手にさせていただいているところでございます。

本日は、ある意味では専門外でございますので、その意味では意見を一番言わなくても済む座長にということなのかもしれませんが、私の持っている知識等を生かしまして、先ほど事務局のほうからもいろいろお話がありましたように、できるだけ実りある会議にさせたいと思っております。忌憚のないご意見をお話いただくというところからでしかお話は進まないのかなと思います。もちろん相手に対する敬意等は必要ではございますけれども、やはり何といても意見をいろいろいただき、その中から皆さんで考えていただくということがないと何のためにこの協議会を開いたのかということになりますので、私も精いっぱい努めさせていただきたいと思っておりますので、ひとつよろしくお願いたします。（拍手）

それでは、座って座長を務めさせていただきたいと思っております。

2. 労働基準法等の一部を改正する法律案について

【森座長】

早速議題の2の労働基準法等の一部を改正する法律案に移りたいと思います。

それでは、事務局の方から、説明をお願いします。

[事務局より資料2説明]

【森座長】

ただいま事務局から労働基準法等の一部を改正する法律案について説明がありましたが、ご意見、ご質問がありましたら挙手の上ご発言お願いしたいと思います。どうぞ。

事実関係をここで紹介したということなので、その辺のところだと思いますが、何かご質問、ご意見等ありますでしょうか。特にございませんか。なければ、次の議題に進もうと思いますが、よろしいでしょうか。（「はい」の声あり）

3. 秋田県協議会の運営等について

【森座長】

それでは、議題3に移りたいと思います。

議題3秋田県協議会の運営等についてというところでございます。

それでは、事務局の方から、説明をお願いします。

[事務局より資料3説明]

【森座長】

ただいま協議会の運営等について説明がございましたが、ご意見、ご質問がありましたら挙手の上発言をお願いしたいと思います。どうぞ。

【小野委員】

スケジュール等の質問でございます。地方協議会のほうが載っているこの図でいきますと、今年度中に実態調査というものは今回の資料にも盛り込まれておりますので、概略、イメージ

はつきますが、パイロット事業というのは今年度既に第4・四半期には入っていますが、このパイロット事業というのは全国で予定されているということなので、各県で必ずパイロット事業、何かデータを見つけて必ずやるということでしょうか。そのネタ探しと申しますか、そのパイロット事業の案件を具体的に掘り起こす方法というのはどのようにやるのかということをお教えいただけたらと思います。

【森座長】

事務局、お願いします。

【事務局：伊藤首席運輸企画専門官】

まずパイロット事業ですけれども、アンケートの結果を見ながら問題点を洗い出した上でそれを改善するにはどうしたらいいかという実験が目的でありますので、47都道府県、どこも全部やることになるという計画になっています。ただ、その内容についてですが、中央協議会で全国の総括をしながら、その指示も受けつつやっていきたいので、今ここで具体的に荷主さんが何社だとか、運送業者が何社だとか、それをどう組み合わせるということについては、まだ具体的にはお話しできる段階までは進んではおりません。ただ、アンケートで実態を調査をして、その状況が把握されてしまいますと、それを改善することが目的でこの協議会をやっていますので、何らかの形で、パイロット事業と言っていますが、実証実験はする形になると思います。

【森座長】

よろしかったでしょうか。

【小野委員】

はい。

【森座長】

それでは、ほかに。どうぞ。

なければとりあえず私の方から事務局に質問させていただきたいと思いますが、10月、11月の地方協議会は、アンケート調査の集計が間に合わないということですのでけれども、調査の進捗

状況の報告等以外にどのようなものが想定されているのか、もし今現在わかっているところがありましたらお教えいただければ幸いです。よろしくお願いします。

【事務局：伊藤首席運輸企画専門官】

今のところ、何かネタみたいなのがあるわけではないですけども、協議会は各県に設置されておりますので、各県の協議会の中で委員の皆様から何か提案がなされたり、あと進捗状況については回収率とかそういう部分については報告できるのかなとは思いますが、そのレベルで協議会を開くわけにはいきませんので、何か皆様のほうから必要なことというものがあればそれを提案していただきまして実際に開催するということが可能になっております。

【森座長】

引き続き質問ですが、だとすると、その提案はどのような形で受ける形になるのでしょうか。本日の話し合いの中でというわけにはなかなかいかないような気もしますが、10月までの間に何か委員の皆様から何かしらの提案をいただくような機会を設けるのか、自発的にそういう提案があるのをただひたすら待つのか、もしくは事務局側からたたき台の提案を出すのか、その辺のところについてはどのようにお考えでしょうか。

【事務局：伊藤首席運輸企画専門官】

まず、本日の協議会で何か案があるのであれば、それは言ういただければ助かります。それから、期間を設けてこのときに何かありますかとは聞いてもよろしいですけども、もし何かあるのであれば、いつでもそれは言ういただければ、それなりに皆様に照会してやるという形をとれると思います。

【森座長】

ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。どうぞ、嶋田委員。

【嶋田委員】

ただいまの問題ですけども、もしできるなら、できるならというか、特にこの長時間労働に関する問題点は、長距離輸送にあるわけです。そして、秋田県の場合はやっぱり消費地である首都圏に遠いわけですから、そういうところでいろんな問題があるんです。そういう問題を

我々運送業者のほうから、運送業者の実態を皆さんに知っていただければというのがございます。まずそれをして、ではそれがどうしたら改善していけるかということ率直な話し合いができていけばありがたいと思っておりますけれども。

【森座長】

はい、どうぞ。

【小野委員】

今のことに関連しまして、実態調査を行いますということですが、書面調査ですね。アンケート調査ですので、それが全国3万件ぐらいになるんでしょうけれども、それが中央のほうに行くだけではなくて、秋田県の場合、特に北東北3県というところは首都圏からも遠いところにありますので、長時間労働になりやすい、長距離の運行ということがありますので、その秋田県についてのデータは秋田県の中でちゃんと活用していただきたい。全国の集計を待つだけではなくて、その分について読み取れるところを読み取っていきながらですと第2回目の協議会にも活用できるのかなと思います。秋田県のデータは秋田県でもちゃんと分析してみようじゃないかということが可能になるかどうかの質問です。

それから、2つ目が、その書面調査だけではなくて、その実情というものをもっと生々しく把握するためにはヒアリング調査などそういった形での、聞き取り調査、具体的に長時間になっているようなところ、本当の原因はどこだということやぜひ経営の方々、あるいは運行管理者の方々にも実際聞くような場面というものをつくって実情を把握するという方法もあるので、そういったこともぜひ取り入れられたらいいかかと思えます。

【森座長】

ありがとうございます。これに関連して何かございますか。

それ以外のところで何かご意見、ご質問等あれば、よろしいでしょうか。

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

【森座長】

それでは、次の議題に移りたいと思います。

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ということでございます。
事務局の方から、よろしく説明のほどお願いします。

〔事務局より資料4説明〕

【森座長】

ありがとうございます。

ただいま事務局から長期労働の実態調査についてのご説明がございましたが、ご意見、それからご質問等がありましたら挙手の上お願いしたいと思います。

赤上委員、どうぞ。

【赤上委員】

アンケートの調査方法についてですが、調査表への記入について事業者にしっかりと目的等を説明した上で書いていただかないと、もしかしたら非常に偏ったアンケート結果が出てくるような懸念があります。要するにあまり問題のない部分だけしか出てこないとか、あるいは悪い部分だけ出てきてしまう心配があります。ですからこの調査対象を決めるにあたって事業者選定だけでなく調査対象のドライバー、あるいは車種等を事業者に選定を任せないで、ばらけさせるような工夫というのが必要なのかなという気がしました。

あと、もう一つ、やはり小野先生もおっしゃっていましたが、文章による依頼だけでなく事業者にしっかり説明して出していただくというような機会を作ることもあっていいのかなというような気がしました。以上です。

【森座長】

ありがとうございます。これに関連して何かご質問、もしくはつけ加えたい意見があれば、ぜひ。よろしいでしょうか。どうぞ。

【小野委員】

中央でつくったアンケートなので、変更も不可能なのかもしれませんね。これでやるんだということなんでしょうけれども、一応ずっと見ますと、例えば事業者のアンケートの例えば3ページ目では、待ち時間が発生しているかどうかはドライバー調査でわかりますが、事業者の

調査の下のほうに車両留置料の収受の有無だとか、高速道路料金の収受の有無とありますけれども、例えば待ち時間発生していないといたら収受していないわけです。一番重要なのは、待ち時間が発生しているかどうか、発生しているにもかかわらずいただけない。高速道路を使ってなければ問題はないですけども、使っているにもかかわらずもらえないというのがなかなかこの調査だと出てこないかなという直感ではあります。その背景もわからないといけない。読み取りがとて難しくなるような設計になっている気はいたします。

ドライバーの調査についても同じなんですけれども、例えば下の段の質問項目である書面化の有無だとか、この仕事に対する高速料金は入っているのかとか、違約料金というのはいらっているのかとか、この辺はなかなか難しいところなので、ぜひともそれはやっぱり会社の中での運行管理者、または営業部門と連携してしっかり書いておかないと使い物にならないということを感じます。

ということで、このデータについては、県の中にもコピーをとってこれを活用することが可能なかどうかのちょっと判断をお聞かせ願いたいと思うんですが。

【森座長】

事務局、お願いします。

【事務局：三杉専務理事】

調査票を回収した段階でコピーをして集約することも可能かというお話ですか。コピーは可能かと思いますが、ただ、集約期間の関係で2回目のほうの協議会、そこにうまく間に合わせて集計作業ができるかどうかというのがちょっとなかなか今現段階では判断しかねるものでございます。

【森座長】

ちょっと関連して質問させていただいてよろしいですか。これは中央で集計するんですか。それとも地方で打ち込みを行うのでしょうか。

【事務局：三杉専務理事】

集計は全て中央で集計されることになっています。

【森座長】

そうすると、データはローデータのまま中央に運ばれるというわけですね。

【事務局：三杉専務理事】

そうです。それで、先ほどの小野委員のお話では、地元の分をコピーなりして、地元で例えば集約する方法なんかも考えたかどうかといったようなお話ありましたので、その作業をするための対応が可能かどうか、それを検討しなければいけないということです。

【森座長】

問題は、データ化するための打ち込みができるだけの人員配置ができるかとか、そういうことですよね。

【事務局：三杉専務理事】

はい、そうです。そのことも含めて確認が必要になります。

【森座長】

ありがとうございます。ほかにどうぞ。澤田委員。

【澤田委員】

初めに事業者記入用の調査票なんですけれども、2ページと3ページ、問い6、問い6と続くんですけれども、これは単に数字の誤りということによろしいですよ。（「はい」の声あり）

それと、実態の記入の仕方なんですけど、日帰りはまあいいんですけれども、実質手待ちとかということになるとやっぱり長距離のほうが多いと思うんですが、この書き方でいきますと、例えば2泊3日とかになった場合にはどうするんだ。この記入だと、9月1日の17時30分から9月2日の9時半まで仕事したということを1枚に書いているような感じなんですけど、そうだと次2泊3日の場合は全然つながっていかないなという気がするんです。だから、9月1日だったら、この17時半から24時まで、2日目は9月2日の日報で朝からつながるといふふうにしていかないと、なかなか書きようがないのかなという気がします。以上です。

【森座長】

これに関して、どうぞ。

【事務局：三杉専務理事】

まさに今日は説明しませんでしたけれども、この長距離用の記入例、ちょっとどうなんでしょうという話を今全日本トラック協会のほうに提言しているところです。なので、この部分につきましても、確認され次第、これだと単純に2日分の運行を1枚の用紙に書いてしまっているの、これだけで今回の目的が達成するかどうか、その辺を確認していただいておりますので、確認次第、あわせながら伝達したいと思っています。

【森座長】

この件に関して、関連した事項で何かご意見はありますか。

【末次委員】

7ページでございます。ちょっとこの運行の計画というか実態なんですけれども、うちの場合、3業種、うちの中でありまして、一般の皆さんのお宅にお邪魔する集配の形態と、あと夜間走れるBB間の運行と、あと百貨店等に入っている物流という組織の、4トン車クラスが入っているんですけれども、3つの形態があって、夜間走る運行形態はここに書けるんですけれども、日中帯の集配となると非常に細かくて、この下段の荷主の欄なども30社ぐらい入りますし、そういったのがちょっと難しいかなといったところがあるので、ちょっと後でご相談させていただければと思うんですけれども、一応頭に入れておいていただければなというふうに思っております。

【事務局：三杉専務理事】

わかりました。対象事業者が20社なので、県内の450ぐらいの事業者さんがいますので、どこの事業者さんに当たるかについては私どもも承知しておりませんので、調査票を配布する段階でそういったものがはっきりすると思います。

今の質問に関しましては、もしそういったところが当たった場合の記入例として確認しておきたいと思いますので、そういう回答でご了承いただければと思います。

【森座長】

ありがとうございます。記入例を確認させるということですね。ほかにもございますでしょうか。大変重要なところだと思いますが、よろしいでしょうか。後からこう言えばよかったというようなことのないように、ぜひ今のうちにご発言をお願いします。もし今気づかなかつたけれども、後からこういう点についてはどうだったということが、もしあれば、後からでも事務局のほうに言っていただければいいということでもよろしいでしょうか。

それでは、次の議題に移りたいと思います。

5. その他

【森座長】

議題5その他に移させていただきます。

一通り事務局から本協議会設立の趣旨、それからスケジュール等が示されましたが、各委員の皆様からせつかくの機会ですので、本協議会に対する思い、もしくはトラック運送事業を取り巻く課題など、どんなことでも構いませんので、ぜひ一人一人ご意見、ご感想などをいただきたいというふうに思います。

突然ではございますが、この座っている順番に流通経済大学の小野先生からよろしくお願ひします。

【小野委員】

今回の長時間労働の抑制という問題は、本当にトラック業界、トラック事業者にとっては根源的な問題です。なので、この1つの問題を解決しようと思うときには、例えば荷主との、そしてトラック運送業者、そしてそれぞれの業界、そしてそれぞれの行政というのが一緒の場でこうやって長いある程度の期間を持って協議をできる場ができたのは、とてもいいきっかけになっているかと思います。そのときに、やっぱり長時間労働の抑制というのは基本的には時間の問題ですが、もう一つ総労働時間ではないですけども、運転者の働き方、簡単に言えば運転時間のあり方、改善基準告示問題もぜひあわせて検討していただきたいなと思います。時間の長さといえ、ある1週間の中、あるいは1日の中での時間というものがとても大事で、特に先ほど申しましたように、秋田の場合は特に首都圏から見ても遠い地域になりますので、長距離運行なさっている業者さん、結構多いのかなと思います。1回 当たりの時間だけではなくて1週間、1日の中の時間、こういったものがどうなっているのか。そして、現状、荷主

さんの要求水準に合わせてそれが可能なかどうか、これは荷待ちの問題とはまた別な問題になってきますけれども、ぜひそういったこともあわせていただきたいと思います。それから根源的な問題ですが、運転手さんを交代させれば一挙に時間は短くなるんです。その場合はどう考えても支払う賃金というのはふえてきますので、あわせてトラック業界、先ほど労働時間、約30時間、他産業よりも長いと、あるいは40時間長いというデータがありましたけれども、長いというだけではなくて、その労働時間とあわせて例えばトラック業界の運転職に対する例えば報酬、賃金、統計が全産業よりも長年にわたって低いというデータがありますので、そういったものもあわせて考えつつ、適正運賃の収受というものはどういったところからスタートすべきかというところも考えていかないと、時間だけ見つめてもなかなかこれは解決の糸口は出てこないと思いますので、そういうところもぜひあわせて検討していただきたい。

それから、荷主の待ち時間以外にも、渋滞の緩和だとか、高速道路の整備、そういったことでもとても運転者の労働時間の短縮というものには効果がありますので、そういった行政的なインフラの整備、そしてあるいは高速の割引料金の制度、そういったものをあわせてこの労働時間短縮という中において検討することも効果的だと思います。そういう形で多面的なことでたくさん検討していかないとこの一番難しい問題は解決に至らないと思いますので、さまざま多岐にわたった観点でいろいろ議論していただきたいと思います。以上でございます。

【森座長】

ありがとうございました。

それでは、藤原委員、よろしく申し上げます。

【藤原委員】

物流は経済の血流であると先ほどお話ありましたけれども、まさしくそのとおりで思っています、これが止まるとそれこそ大変なことになるというこういう中で、今運送業者さんのご努力で何とか回っているわけですが、ただ賃金が安い、労働時間が長い、なかなか運転手さんになり手がいないというこういう大変厳しい状況になってきているときに、運送業、時間産業というのは本当に大変な重要なところであるということを荷主さんたちが本当によく理解しているかという、必ずしもそうではないのかなという気がしてきました。正直言って今初めて聞いたそういう気がしてきたという感じでございますけれども、もちろん運送事業者さんにご努力いただくことは必要ですけれども、これはやっぱり荷主業者さんにもよくそら辺を理

解してもらって対応を考えていかなければいけないという部分じゃないのかなというふうに思います。ですから、この協議会でそういったことを荷主業者さんにどうやって周知するのか、どうやって理解をしてもらって解決していくのかというあたりもやっぱりこれ非常に大きい問題なんだろうなというふうに思っております。そういうことでいけたらなというふうに思っております。以上です。

【森座長】

ありがとうございます。

高橋委員、よろしくをお願いします。

【高橋委員】

全農の高橋と申します。荷主という立場ですけれども、我々の関連の会社でも一応運送を担っている会社もあるということで、ある程度運送の関係の取り巻いている状況なりということは、そっちのほうからもいろいろ運転手の確保が厳しいだとか、なかなか車が手配できないというようなことはよく言われています。我々荷主としては、もう運んでもらわないと商売成り立たないということになりますので、こういった運送事業者の労働時間の問題であれ、そういったいろんな問題を解決していくというのは大事な事かなというふうに思うんですけども、先ほど嶋田会長もおっしゃったとおり、立地の問題、そういった問題も当然あると思いますし、我々荷主だけではなくてその先のお客様、そういったところの社会全体のシステムの中で今の状況になっているのではないかなというふうにも思います。1つの例ですけれども、我々精米して、精米を運んでいただいております。精米、翌日の朝までに着かなければいけないという精米があるんですけども、その発注が確定するのが午後の3時というのがあります。それが確定してから物をつくって運んでいただくという、結局我々荷主の先のお客様の要望というようなことによってある程度制限を受けているという事例も実際あるということですので、そこら辺も含めて、そこは我々荷主のところである程度解決していかなければいけないということだと思っておりますけれども、背景としてはそういったところもあるということをご理解いただければなというふうに思います。簡単ですが、以上です。

【森座長】

ありがとうございます。

それでは、田口委員、よろしくお願いいたします。

【田口委員】

秋田プライウッドの田口です。

私たちがやっぱり荷主のほうに入ると思うんですけれども、やっぱり1週間のうちで一番トラックが並ぶという、そういったケースもございます。それはやはり金曜日、土曜日、相手方が休みになるということで、金曜日が一番多いんです。我々どういうふうな対処の仕方をするかといいますと、やはり休憩時間ですとかそういうものは止めずにリフトの台数をふやして出荷作業に当たるだとかそういった対処の仕方をしておりますけれども、やっぱり待ち時間が多いというのが非常に各ドライバーさんからは聞いております。ですけれども、やはり私たちがそういった対応は今言ったようにリフトの台数をふやしてやるだとか、休憩をしないでやるだとか、いろいろそういうふうなことをやっていますけれども、なかなか難しいようなことがあります。ですから、1週間、月火水にばらまいてやってもらえればなというそういうふうな考え方もございます。簡単ですが、以上です。

【森座長】

ありがとうございます。

それでは、近藤委員、よろしくお願いいたします。

【近藤（隆）委員】

私、日本製紙の近藤と申します。

昨年転勤してまいりまして、その前まで東京で物流を担当しておりまして、今年の頭に、トラック事情というのをまとめて社内に報告したことがあります。ですから、会社の中である程度事情はわかっているほうです。今、何故荷主の私達もいるのかなとずっと考えていました。結局、先ほど小林委員のほうからお話があり、ウィン・ウィンという言葉をお使いになったと思います。やはり我々荷主も困っていることもあるし、運送事業者さんも困っていることがあるということをこの場で相互理解をしたいなと私は思っています。

ですから、先ほど嶋田さんのほうからお話ありましたが、トラックの事情というのものを説明したい、ということは、我々からも商慣習というものをきちんとご説明差し上げて、その上でどこに根本的な原因があるのかということ突き詰めなければだめだろうということだと

思っています。

となると、多分、業種間の違い、地方毎の違い、を理解しながら秋田の特性もご理解願いたいと思います。秋田はやっぱりできないとか、都会から見たらこれはできるとか、必ずそう言われます。私ども全国14工場ありますけれども、地区別にかかなりの格差がございます。当時調べたときもそうでした。ですから、その部分も多分数字だけでは出てこないと思いますから、ぜひ、ワーキンググループという言葉がさっきありましたけれども、それを活用させて頂きながら様々な情報交換をしていけば活路は出てくると考えています。お願いになってしまいましたけれども、よろしくお願ひしたいと思ひます。以上です。

【森座長】

ありがとうございました。

それでは澤田委員お願ひします。

【澤田委員】

まず、この協議会が学識経験者と荷主事業者、私ども、それから行政も入ってという、本当今までなかったような形で開催されるということが非常に画期的だと思ひていますし、簡単に結論が出る問題ではないということは百も承知ですけれども、何か取っかかりになれることを1つでも探せる協議会にできればいいなというつもりで私は臨んでいきたいと思ひております。この業界とトラックのドライバーが超ありがたいと思われたのは、というのを実感したのは、余りいい例じゃないかもしれませんが、東日本大震災の後にトラックが活躍したということに対しては社会全体としてやっぱり経済にトラックが欠くことできないんだということを確認に実感していただいたなというのは思ひました。ですけれども、風化とよく言われますが、半年もするとやっぱり元に戻っちゃったなというのが実感でありまして、その中でなかなか労働条件、長時間労働で低賃金というスタイルが変わりませんし、免許取得にもそれなりのお金がかかるという、いわゆるリスクはそれなりに高いんですけれども、リターンでいうと低賃金ということがよく今の若年層になかなか振り向いてもらえない産業になってしまっているということがあると思ひます。いずれ私はこの産業はやっぱり基幹産業だと思ひていますし、しっかり自立できる、ここで働くことが、生活が自立できる、あとは働きがい、やりがいを持てる産業にしていくために何ができるのかということをやっと一生懸命頑張っていきたいと思ひますので、ぜひこの会議でそういうものを一つでも見つけられればと思ひていますので、よろ

しくをお願いします。

【森座長】

ありがとうございます。

赤上委員、よろしくお願いします。

【赤上委員】

赤上です。

この業界に長い間携わっておりまして、労働環境の改善をはじめいろいろな問題を抱えていますが、究極の改善策はやはり収益性を改善することだなというふうなことを強く感じています。ある意味荷主様とは相反するという問題ではありますが、先ほど皆様からのいろいろなご意見をお聞きしますと、やはり運送事業者と荷主様というのは運命共同体だなというふうな思いをさらにまた強くしています。ぜひこれからの協議がそれぞれのエゴにならないようにして、互いにいい関係で改善をしていければと思います。

私どもは業界での広報活動を通じて荷主様向けのパンフレットを作成して、サーチャージのお願い、あるいは労働時間短縮のお願いというようなことを過去にもやってきておりますけれども、さらにそういう活動を進め、この協議会のいろいろなご意見を参考にしながら荷主様のご理解を図っていければと思います。とにかく運送事業者にもこの協議会を通じていろいろな情報発信をして、基本的には我々業者と荷主様の個々の問題になるというふうに思いますけれども、書面化等も含めて関係改善がやりやすい環境をぜひつくっていけるような発信の場にしていければというふうに考えておりますので、どうぞよろしくお願いします。

【森座長】

ありがとうございます。

近藤委員、お願いします。

【近藤（哲）委員】

六郷小型貨物の近藤です。

まずはこういった本当にさまざまな立場の方にお集まりいただいて、このトラック輸送におけるこういった改善に対する協議会を開催していただいて、またその委員というふうにして

いただいたことに本当に感謝申し上げたいと思います。

その中で、今回労働基準法の改正ということを契機に割り増し運賃の猶予措置、これがなくなるといった中でこの協議会というお話もありましたけれども、労働時間に関しましては、実態として運送事業者、長距離輸送に関して言うと改善基準というのがございますけれども、労働時間、拘束時間、そういったさまざまな連続運転時間ですとか、そういった規則がありますけれども、そういったことが実態として特に長距離輸送に関しては守られていない、守れないという状況も正直言ってございます。そういったところをしっかりと事業者側として実態を皆様のほうにご理解いただいた中で、先ほどお話ありましたけれども、魅力のある労働環境をこの業界の中で生み出していきたい。そういった中で、この4年間というこの協議会の中で、本当に大事なチャンスをいただいたなというふうに思っておりますので、私としても積極的に意見を言わせていただきながら、いろいろなところに実りのある成果を出していきたいというふうに思いますので、よろしく願いいたします。

【森座長】

どうもありがとうございます。

末次委員、よろしく願いします。

【末次委員】

今日は参加させていただきましてありがとうございます。弊社は、ここで言うところとちょっと大手企業のほうに入ってしまうので、今既に5割増し賃金が発生しながら、今後もその分野は変わらないんですけれども、実際にこの60時間越えが発生してしまうであろう内容とすれば、多分どこの一般貨物の方も特積みの方も一緒だと思うんですけれども、やっぱり担うルートの問題であったり、またもう一点では荷主様に合わせた繁忙月、ここに出てしまうということが多分大きな要因ではないかなということで、日常茶飯事、年間通してここと戦っているわけではないと思うんです。

あと、秋田の問題とすれば、やはり雇用の問題ということで、やっぱりこれから労働者が少なくなってくる。今実際にあちこちで募集をかけても集まらないと。隣県の岩手でも、セブンイレブンの大手配送センターが時給単価が高くて運送業界に人が集まっていけないということがあったりですとか、福島県では除染作業の人手が不足しているということでその辺の担い手がいなくて、我々の荷物を運んでいただいていた大型の箱型のトラックの輸送会社が今

みんなダンプに変わってしまっているといったところで、なかなか雇用の難しいところがありまして、我々が雇用している労働時間におきましても、これからの雇用促進が一番大きな問題ではないかなと思っていますので、この4年間をかけて、労働時間を考えながらも雇用促進というところも違う線で見直しを図っていただきたいなと思っていますので、よろしくお願いいたします。

【森座長】

ありがとうございます。

では、嶋田委員、よろしくお願いします。

【嶋田委員】

先ほどもちょっと申し上げましたけれども、我々運送業界にはさまざまな問題を抱えているところもございます。そういうのを理解していただきながら、ちょっと簡単に言いますと、運賃を上げてもらえば全部解決するのかと、そういう問題ではやっぱりないと思うんです。いや、今の倍くらいの運賃をもらえれば運転手の給料も倍ぐらいにしてとか、すごくかなりいろんなことで解決するかなと思いますけれども、そういうふうにした場合、果たして秋田県に企業が残ってくれるのかなと。秋田県の特に全農さんと名前を挙げてあれなんです、そういうものを運んでいった場合、競争力がなくなってしまう、そういう問題もございます。そういう中でも、いろいろせつかくのこういう機会ですから、本音でいろいろな話をしながら解決していけるところはいっぱいあると思うんです。そういう中で、4年間、とにかく今年1年、しっかりいろんなお互いを理解しながら、じゃ荷主さんはこういう考えでこうやっている、これで秋田にいるんだとか、他県との競争力とか、いろんな問題をみんなで議論できる、こういう場ができたことは非常にありがたいと思います。

ただ、先ほどこの実態調査が示されましたけれども、果たしてこれでどういう結論が出るのかなと。今までいろんなことをやってまいりましたが、特に中央で机の上で考えるようなことが非常に多くて、我々が今一番困っている改善基準問題なんていうのは、例えば4時間走ればそこでしっかり休みなさいと。これを4時間1分超えてもいけないだとか。工場なんかでしたら、8時に仕事が始まって、はい、12時にベルを鳴らせば一斉に止まることができるわけですね。でも、なかなかトラックはそうはいかないとか、細かいことを言えばそういう問題があり、給料の問題から言えば1時間当たりの賃金は運送業が一番安いと。1時間1,606円。これ去年

の話だと思うんですが、全産業では2,159円なのという話がございます。そんなに安かったかと思っているところもありますし、いろんな問題が重層的になっていきますし、ぜひ本音でいろんなことを話し合いながら、特に荷主の皆様はうちのお客様でもあったりするんですけども、ぶつかるところもあると思いますが、お互いにそういうことをぶつけ合いながら議論していければ、そしてそこに監督官庁の方々もいらっしゃいます。ぜひ我々の本音も聞いていただいて、全員で何かできていく、秋田から発信するということができていくことをぜひ期待したいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

【森座長】

どうもありがとうございました。

それでは事務局の方からどうぞご発言等あればお願ひしたいと思います。

よろしくお願ひします。

特にございませんか。よろしいでしょうか。

どうもありがとうございました。皆様大変貴重なご意見ありがとうございます。

第2回協議会からは、今いただきました皆様のご意見等を踏まえて、議題等も調整しつつ、長時間労働の改善に向けた具体的な検討に入っていければと思います。難しい問題はいろいろあるかとは思いますが。我々調査のプロから言わせると、この調査で何がわかるのかなと思います。本当は、我々が本格的に調査をやるときは、まず現場に入って、現場の声を聞きながら問題点を集約できるような形の調査をまず作って、パイロット版で試して、これでデータ拾ってこられるなというアンケート調査をつくって、それから実施という時には、もう既にどういう方向で何をターゲットにするのかがある程度見えている、つまり仮説がないと調査って本来できません。ところが今回はとりあえずやりますというような形の調査なので、この方法ですとフォローが必要で、じゃどこでフォローするかというと、やっぱり各地方のここでフォローするしかない。そこのところを怠って数字だけ動かしていると、結局何もならない。先ほどさまざまな委員の先生方からお話がありました。全くそのとおりだと思いますので、今後とも、この協議会の役割、大変大きいと思います。どうも長時間にわたり皆様からいろいろご意見いただきありがとうございます。

引き続きこの後も活発なご意見をいただければなと思いますので、ひとつよろしくお願ひします。

これで本日の全ての議題を終えましたので、マイクを事務局にお返ししたいと思います。ど

うも皆さん、ご協力ありがとうございました。

【加藤運輸企画専門官】

森先生、どうもありがとうございました。

IV 閉 会

【加藤運輸企画専門官】

それでは、最後に本日の協議会の閉会に当たりまして、公益社団法人秋田県トラック協会会長よりご挨拶申し上げます。

【嶋田会長】

秋田県トラック協会の会長ではありますが、私も長距離をやっている一事業者でございます。私の会社の例だけでなくさまざまな会社からいろいろな問題が私のほうに聞こえてきております。そういうのを全部出しながら、せつかくのこういう機会を与えていただいたわけですから、秋田県は全国でもとてもすばらしい協議会ができたというような形にしていければ、荷主様も我々も労働組合も実利があるような会にしていければと思っておりますので、ぜひよろしく願いいたします。

【加藤運輸企画専門官】

それでは、長時間にわたるご議論の中で貴重なご意見を賜りまして、まことにありがとうございました。

第2回の協議会につきましては、本日皆様方から頂戴いたしました貴重なご意見なども踏まえ、調整の上、後ほどご連絡をさせていただきます。

また、開催日の日程調整につきましても、会が近くなりましたら事務局よりご連絡をさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

なお、事務連絡でございますが、本日車でお越しになった方につきましては、ホテル1階のフロントでサービス券をお渡ししておりますので、駐車券と交換をお願いいたします。

以上をもちまして第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善秋田県協議会を終了いたします。

皆様、大変お疲れさまでございました。