第１回トラック輸送における取引環境・労働時間改善岡山県地方協議会《議事概要》

平成 27 年 8 月 6 日（木）
１５：００～１６：４５
ピュアリティまきび　飛翔の間

１．開会
２．出席者紹介（委員名簿による紹介）
・大野委員、矢吹委員欠席

３．開会の挨拶　《三上岡山労働局長》
〇厚生労働省では労働時間の削減、有給休暇取得促進等を中心とする働き方改革を実現するため、昨年 9 月 30 日に厚生労働大臣を本部長とする「長時間労働削減推進本部」を設置、これを受け本年 1 月には「岡山労働局働き方改革推進本部」を設置し、企業要請など長時間労働等に対する取組を行っている。
〇運輸業の年間労働時間は全産業平均よりも 200 時間程度長く、岡山県においても同様の傾向が見られる。このような著しい長時間労働は様々な問題を起こしており、厳しい労働環境による深刻なトラック運転手の人材不足ともなっている。
〇厚生労働省が国会へ提出している労働基準法改正案では、現在猶予されている割増賃金が中小企業にも平成 31 年 4 月から適用されることからトラック運送事業にも大きな影響を与えることが考えられ、長時間労働を改善することは喫緊の課題である。
〇トラックでは手待ち時間等の問題を抱えていることから業界単独での改善は難しく、本日の協議会ではトラック運送事業者、荷主、労働団体、経済団体、行政などが一体となりトラック運送事業の取引環境と労働時間の改善の 2 つを図っていくことを目的としている。
〇トラック運転手の長時間労働の解消という問題は、物流ということに大きな影響を与えることから経済全体にも非常に深刻な打撃がある。取引環境を整えながらトラック運転者が長時間労働で働くことがなく業務を遂行できる労働環境の整備が重要であり、この協議会からもご検討をいただきたい。

４．議題
（１）「トラック輸送における取引環境・労働時間改善岡山県地方協議会規約案について」
〈会議資料により説明（岡山運輸支局）〉　～略～
・質疑なし。協議会規約案を承認

（２）座長選出
・事務局提案により座長に岡山商科大学経済学部　有利教授を選出（全会一致）

（３）トラック運送事業の現状等について
〈会議資料により説明（岡山運輸支局）〉　～略～

（４）労働基準法等の一部を改正する法律案について

〈会議資料により説明（岡山労働局)〉　～略～

（５）今後の協議会の運営について

〈会議資料により説明（岡山運輸支局)〉　～略～

【質疑】

（林田委員）

○このような取組で我々運送事業者のことを尊重していただくことを感謝したい。

平成 31 年４月から 60 時間超の時間外は 50%の割り増しになるため、長時間労働の抑制をということですが月や年でどれくらいの数値目標としているのか教えていただきたい。

（三上委員）

○現在、こちらからの具体的な目標値というのはない。

中小企業においても十分対応が図られるようにここで考えていくことが重要になると思料する。

（生藤委員）

○労働時間の短縮、職場の環境を改善することは大変有意義なことで賛成である。

○トラックは手待ち時間が非常に多くあるのが現状で減らすことが必要と思う。

手待ち時間は法律上労働時間にカウントしなければならないが、分割休息で扱っている会社もあると聞いている。

○労働時間を改善したことで、企業収益が落ち運転者の賃金が減るような事にならないように、時間短縮イコール企業の収益を増加させていく様々な方策を是非皆様に出してほしい。

○今後も適正な運賃の収受を含めて推進していく必要がある。

＊映像資料視聴＊

「ＮＨＫおはよう日本（取締り強化で運送業に何が)」平成 27 年 5 月 12 日放映分

（６）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

〈会議資料により説明（岡山運輸支局)〉　～略～

【意見交換】

（中岡委員）

○人手不足というのは社会全体としての大きな課題でないかと考えている。運送事業者もドライバーの確保に努めているが十分な採用までに至っていない現状がある。その背景には、バブル崩壊前の運送事業はキツイ仕事ではあるが普通の仕事より２倍以上は稼げるという魅力ある職種の一つであった。崩壊後は産業全体が衰退し各事業者はリストラを含め

て様々な経費節減に取り組んできた。運転者不足により廃業する運送事業者もでてきている。
○ドライバーの採用は、人が集まればいいというものではない。トラックは教育指導が難しい。トラックは一旦会社を出ると何をやっているのかは分からないため採用選考は厳しい目で行う。また働きやすい環境を整備するため例えば車両の荷台を低くするなど色々な工夫もする必要がある。また、無理な運行をさせると事故が起きる可能性やリスクも大きくなり行政処分も受ける。しかし、運送事業者は安全運行をすることが第一である。そういう意味でも誰でも良いということにはならない。常識を持った人を採用していかなければならない。
○最近の若い人は遠距離を嫌うドライバーも多々いる。そういう条件を付けられると効率的な運用に大変困っている。女性ドライバーにしてもやはり長距離に課題がある。
ドライバーの募集としてトラック協会では自衛隊の中途採用ということも行っている。
○一番問題になっている割増賃金であるが、実態では名古屋から以東になるとどうしても時間外が増える。時間外が増えると手待ち時間も含めて法令に則り対処しなければならないが、荷主も「対価をお支払いください」「はい払います」という応えはかえってこないのではないか。そのような時に厚生労働省からどこまでご指導いただけるのか、一番疑問に思っているところである。
○人口減少等から今後の物流体系の見直しも必要になる。トラックから鉄道などにシフトすることで時間外も少なくなる。また、運転手の平均年齢は 50 歳近くになっている。後 10 年もすると働き手がいなくなりドライバーの平均年齢が 60 を超えるのではないか、そして高齢化すると事故の危険も増すことを非常に危惧している。

（窪津委員）
○運送業界の中でもまだ解決しなければならない問題もあるのではないだろうか。当方としては荷主側に対して要請するものがあれば、協力させていただく。

（辻委員）
○トラックが集まりにくい状況になってきているため労働環境を改善していく必要があることは認識しており、我々企業グループ内部でも検討をしている。
○我々だけでも解決することが難しいところもある。大きく 2 つ「荷動きの波動」と「先方の待機時間」。先方で 1 時間以内に処理するためには、営業を巻き込む必要があり、物流部門だけではお客様が望んだ時に良いコンディションでお届け出来ない。現状では営業も仕組みが出来ており、それらも見直して行く必要もある。また、我々は常に作業を平準化させることを考えており、出荷が偏らないような在庫管理の方法など様々な努力をしている。
○これらは物流部門もメーカーも深刻な問題としてとらえている。我々だけでは解決出来ない問題については、最終的にはお届け先にも理解を頂く必要があると考えている。

（有利座長）
○荷主にも発送側と荷受け側と両方に問題があることとトラック業界そのものにも解決して行かなくてはならない問題があると云うことがわかった。
○トラックが到着した時の待ち時間管理や倉庫管理をどうするのかなどについての好事例もを作成、提供することも必要。

（小郷委員）
○運転者の低収入、長時間労働を作っている根本は運賃。収入不足が環境の悪さを作っている。従って運賃レートを引き上げることが重要。労働者不足も労働時間が一緒であれば高収入のところへ行くのは必然。当社では、人手不足の問題もあり２年前から運賃改定のお願いを進めているが、なかなかうまく進まない。今後環境の変化を目指して行くためにもお互いが手を取り合って良いスタートが切れれば良いのではないか。

（林田委員）
○長時間労働は業界としては常態化しており改善を目指していかなければならない。
貨物輸送は従来国鉄が担っていたが、ドアツードアの利便性からトラックが中心になってきた。一方、平成２年の規制緩和によって事業者数は約１．５倍に増えており、競争の激化から運賃の低下も招いている。
○今後トラックの長距離輸送は出来ないのか。トラック輸送は何処まで、何キロまでなど将来に向けた大きな取組みも必要で、それは国、行政にお任せするが、現状では適正な運賃の収受が一番になるとう点についてご理解を頂きたい。また、運賃は需要と供給で決まるので行政には適正な事業者数ということも考えて頂きたい。

（近藤委員）
○自動車は、製造面ではジャストインタイム管理で効率化を図ってきたが、一方で物流サイドからみるとストック確保と頻繁な引き出し、分単位でも到着管理等、時間的にも工数的にも細かな対応が課せられている。
○輸送面でも運転手の手卸し等手待ち時間の適正化など改善を図っているものの、長時間労働に繋がりかねない、詰めていくべき点もまだまだあるものと考えている。
○議論が止ると何も改善には繋がらないので、このような機会に我々に出来ることと、また逆にお願いすることを明確化し、業界全体の改善に向け、活発な意見交換を是非進めさせていただきたい。

（山下委員）
○食品を扱うので季節変動が非常に大きく台数の調整で非常に苦労している。
また、冷凍車ということで車種でも非常に条件が厳しくなっている状況でもある。
○我々は例えばアイスクリーム輸送企業に対して倉庫設置などの提案もしているが、この企業だけでも数十億費用がかかる。一方、お菓子などの日付があまり気にならない物につ

いては鉄道輸送、海運輸送も始めている。色々な事を少しずつチャレンジしながらやっている状況である。
〇長時間労働については我々も悩んでおり、この場での意見を参考にさせていただきながら改善をしていきたいと考えている。

（小野委員）
〇大変な問題があるというのがよく分かったが、パイロット事業としてどういうものを検討しているのか教えていただきたい。

（事務局）
〇パイロット事業の内容は決まっていない。実態調査を行ったうえで、どういった処に問題があるのかなどを把握してからと考えているので、現段階でお示しできるものはない。

（小野委員）
〇経済産業省はどうなのか。業種による産業の生産性を上げていくためには必要ではないのか。この問題は運送会社と荷主両者の間だけでは無い。何らか指針を示すことが国の仕事ではないのか。そういう目で見ないと解決は出来ないと思う。

（事務局）
〇経済産業省からの委員は今回選定していないが、中央あるいは広島においては経済産業省の方も委員として選任している。
今後も荷主や他の関係の皆様に委員として参加を検討していただくことも必要になると考えている。

（有利座長）
〇労働時間からスタートして、工場の生産性を強化する、あるいは手待ち時間を少なくし、効率化して収益をアップする。同時に運賃を引き上げれば、労働者への給料のアップにも繋がり労働力の回復にも繋がる。
〇ワークライフバランスの視点からも長時間労働をどのように見直していくのかが重要である。
〇今後どのように解決していくのか、今回の調査結果の内容をみて、過去の事例調査を踏まえながらということになろうかと思う。調査については大変だとは思うが調査対象の方には真実のところを記載していただければ、トラック業界、荷主双方にも有益なものになるのではと考えている。

（赤木委員）
〇労働力不足という問題について、岡山運輸支局として高等学校を訪問し校長先生や進路指導の方に状況説明と高校生の就職について説明してきた。今年度からの取り組みである

が、５月から７月までの間に県内の１５校を訪問した。
〇県内では踏切での事故や高速バス事故など大きな事故が相次いでおり非常に危惧している。安全安心を守る為にも労働環境、運賃、長時間労働の改善などが重要。
〇今後、長時間労働、取引環境の改善について中央での対策もあるが、パイロット事業を通じて好事例となる取組ができるようご協力をお願いしたい。

５．閉会の挨拶《河田中国運輸局長》
〇労働力不足が一番の課題となっている。労働力の中核の方が引退時期にあり切実な問題となっている。このままでは運ぶ人がいなくなる時期が近づいていると危惧している。
〇労働基準法改正がきっかけとなるが労働環境云々というものを越えて、物流のあり方を腰を据えて一緒に考えることだと思う。議論の最初は、例えば手待ち時間の改善などということになるが、実態を調査したうえで議論は深まっていく事と思っている。
モーダルシフトについても理屈で考えて行く中では進まなかったが、最近では鉄道などへのシフトが相当現実に動きだしている。背景としては供給力不足があると思う。
〇荷主サイドでも中継地点を増やす、変更することなど長距離を一括で運ぶと云うことが難しいと感じている。中継地点あるいは保管場所としての倉庫の設置位置から考えていくなど具体的な動きがみえてきている。こうしたことでこれからの４年間で物流のあり方が変わるという気がするので、定期的に議論することで荷主も物流の実態を感じていただき非常に有意義なものになると予感している。
〇規制緩和で事業者が増えたと云うことであるが、規制緩和の意義そのものを否定するものでなく、事業を考えた時に必要過剰な規制を少し整理していくことにより事業そのものを活性化していくことは否定するものではないと思う。しかし、安全については絶対妥協できない。このことはバスなどの事故の都度、痛感させられる。国民世論としても安全だけは、妥協しないでほしいと行政に対しても求められていることは痛感している。
〇労働時間、賃金の問題についても行政としては「ルールが出来た以上は守ってください」となる。法律は何度も議論を行い国会での審議を経たうえでのルール。それを守っていただく枠内で何か出来るか議論の中で物流改善や運賃の適正な収受も出来ることが望ましい。
〇協議会は定期的に集まり議論をしていくことが非常に重要かと思う。今後足かけ４年にわたる長期間の議論ということなので何卒宜しくお願いしたい。

以　上