

**第1回トラック輸送における
取引環境・労働時間改善島根県地方協議会 議事録(概要)**

1. 日 時

平成27年8月3日(月) 10:30～12:00

2. 場 所

公益社団法人島根県トラック協会 2階会議室

3. 出席者(委員)

飯野 公央	島根大学法文学部 准教授
木村 和夫	島根県商工会議所連合会 幹事長
中村 光男	島根県中小企業団体中央会 専務理事
坂本 忍	島根県農業協同組合 常務理事
江角 隆	ホシザキ電機株式会社島根工場 生産管理部長
三島 進	公益社団法人島根県トラック協会 会長
大和 博見	有限会社丸和運輸 代表取締役
鷺尾 忠彦	日本通運株式会社松江支店 支店長
加田 章	島根県交通運輸産業労働組合協議会 議長
古田 宏昌	厚生労働省島根労働局 局長
河田 守弘	国土交通省中国運輸局 局長
八澤 昭二	国土交通省中国運輸局島根運輸支局 支局長

4. 開会挨拶(古田島根労働局長)

- この協議会は、名前のとおり、「取引環境」と「労働時間」の2つの要素があることから、島根運輸支局、島根県トラック協会と共同で事務局を担うこととさせて頂いた。
- 今回の協議会設置のきっかけは、今国会提出中の労働基準法改正法案について議論があったため。
- 厚生労働省では、本法改正を進めるにあたり、昨年より労働政策審議会で審議を行ってきたところであり、審議会において、現在、大企業で適用されている時間外労働月60時間超えの割増賃金5割増について、猶予されていた中小企業にも平成31年4月から適用する必要があるとの方向性が示された。
- 一方、「トラック運送業界は厳しい経営環境の中にあり、割増賃金の引き上げは厳しい。手待ち時間の存在や荷主との関係などにより、運送事業者の努力のみでは長時間労働の削減は非常に難しい問題である。」といったご意見があったことから、国土交通省さんと連携させて頂き、トラック運転者の労働時間が短くなるような対策を進めていくこととした。

○本年５月２０日には本省において第１回中央協議会が開催された。また、地域実情に応じた対策も必要であることから、各都道府県においても同協議会の地方版を設置運営することとされており、それが今回の島根県協議会の開催につながった。

○全国的にトラック運送業界においては、長時間労働、若手運転者の人材不足など、厳しい状況にある。一方で、物流が止まることは日本経済にとって非常に深刻な問題である。取引環境を整えながら、トラック運転者の労働環境を整備していくことが非常に重要であると認識している。

○今後は島根県内の実態も踏まえつつ、トラック運転者の労働環境の改善に努めてまいりたいと考えており、委員の皆様のご協力をよろしくお願いしたい。

５．資料説明(資料１～３、別途労働局配布資料)

(１)議題１：「トラック輸送における取引環境・労働時間改善島根県地方協議会」について

《資料１》「トラック輸送における取引環境・労働時間改善島根県地方協議会について」

を使用し、協議会の規約を説明(島根運輸支局)・・・省略

・協議会規約案を承認。同日付けで施行。

・座長には島根大学准教授の飯野委員を選出。

(飯野座長挨拶)

○古田島根労働局長の挨拶で、トラックは非常に厳しい業界であるとの話があった。

トラック運送業界には、もう一つ心配なことがあり、働く方の健康状態、生活習慣病、メタボリックシンドローム等の割合が３～５割程度高くなっている。健康問題も含めてこの問題の全体について議論をして頂きたい。

(２)議題２：「労働基準法等の一部を改正する法律案」について

《資料２》《別途配布資料》「トラック業界における長時間労働の抑制に向けた取組について」及び別途配布資料の説明(島根労働局)・・・省略

(３)議題３：協議会の運営等について

《資料３》「トラック輸送における長時間労働の抑制に向けたロードマップ」及び
H27.5.11 発出の協議会設置に関する通達の説明(島根運輸支局)・・・省略

６．労働基準法等の一部を改正する法律案及び協議会の運営等に関する意見交換

(木村委員)

○ロードマップの説明をされたが、長期に渡るスケジュールである。実態調査、パイロット事業等、非常に長期に渡って実施するのは何か意味があるのか。個人的にはもう少し前倒しても良いと思う。

(事務局 労働局安田課長)

○今回の労働基準法改正法案においては、平成３１年度より中小企業に対する週６０

時間超の部分の5割以上賃金の割増しを施行としている。それまでの4年間で色々な方策をまとめていきたいと考えている。

(飯野座長)

○資料2のP16改善基準告示違反で、島根県は全国平均に比べ連続運転の割合が高いが、どういう意味を持っているのか。何か因果関係のようなものがあるのか。

(事務局 労働局安田課長)

○島根県は全国平均に比べ、連続運転の割合が高いが、現時点で因果関係等の分析は難しい。そういったことも含め、今年度実施する実態調査で見ていきたいと考えている。

(中村委員)

○今回の協議会の趣旨について、地域の実情で緩和を行うなど、地域の実情が勘案された形で反映されるのか、協議会で地域の実情を聞いただけでは実情は変わらない。最後の出口のところがどうなるのか。果たして改善にどのように結びつけていかれようと考えているのか。

(古田委員 島根労働局長)

○具体の改善策について、視点として労働環境と取引環境の2つがあり、そこに呼びかけていかなければならない。労働時間は要因を分析した上で、労働時間を削減させるために荷主の協力が得られるように業界団体にはお願いしたい。

○労働時間は時間の概念の様に思われるが、島根県の場合、人手不足の問題もある。また、人口が少ない、道路が少ない、運転者が少ない、雇用面から考えると、建設、介護、運輸業界の3大雇用不足の問題があり、これらの問題を全体で考えると、具体的な改善策も少し見えてくるのではないかな。

7. 資料説明(資料4)

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

《資料4》「実態調査の概要(案)」について説明(島根運輸支局)・・・省略

8. 実態調査に関する意見交換及び協議会全体を通じた意見交換

(三島委員)

○運送事業者は中小零細事業者が殆どである。全ト協によると、中小零細の6割が赤字経営である。赤字の理由は燃料費の高騰等であり、年々その割合が高くなっている。このような状況でトラック事業者の自助努力だけでは改善は難しい。

○木村委員の発言で、ロードマップが長期間におよぶとの発言があったが、実際には本当に出来るのかと思うほど期間は短いと考えている。道路整備の遅れ、人口減少、

低賃金、運転者の健康問題など、トラック業界は多くの問題を抱えている。是非、荷主企業の協力も得て労働環境・取引環境の改善により人材確保にもつなげたい。

(大和委員)

○30年近くこの業界に携わっているが大変厳しい状況である。今年度行われる実態調査を通じ、しっかりと運送業界の課題等が把握され、今後の検討により状況が改善されることを期待する。

(鷲尾委員)

○JR山陰本線の貨物はオフレール、伯備線は山越えルートで輸送力が限られる。一方、船もあるが冬場には海が荒れる。そのようなことから島根県はトラックへの依存度が高いという状況である。

○トラック業界の状況が把握出来るという点で、今回のような実態調査はありがたい。ただ、島根県は西部と東部で状況が違う（西部は20万人、東部は50万人）。実態調査のやり方次第で全く違う結果になる可能性があるため、地域状況を踏まえた調査をして頂きたい。

○今後、全国で調査結果が集約されるが、いかに地域の実態に合った政策を打ち出していけるかが重要である。

(加田委員)

○今回は働く者の立場で参加させて頂いた。業界の説明があつたが、良い時と悪い時がある。厳しい時の方が多い。劣悪な環境で働き、人手不足で悪循環が起き1人1人の労働時間が長くなっている。中小企業が多いため県内の労働組合の組織率は低い。コストダウン、人件費を削り、賃金が下がっている実態である。

○改善については、ドライバーの賃金も見えていかないと、手待ち時間を無くす、長距離運行を無くす、休日を増やすといっても、それだけでは成果につながらない。

○インフラの整備等、地域だけでは出来ないこともある。国も一緒に進めていかないと地域だけでは成果につながらない。そのような中、こういった会議が中央だけでなく地方でも開催されることは良いこと。しっかりロードマップに従って我々委員が意見交換をしながら、適正な労働時間に持って行きたい。

(坂本委員)

○本日は荷主の立場で参加した。JAの物流に関わる事業は農産物の出荷と組合員が購入される生産資材の物流がある。農産物の運送について米は安定しているが、園芸等は時期が限られるなど安定していない。そのため、年間を通じて平準化させることは難しい。

○物流コストの低減はJAの中でも大きな問題となっている。島根県は、近畿、山陽、九州等と比べ条件が悪いので、物流の持つ意味は大きい。

○運送会社に対して“安く”という発想だけではいけない。物流全体の仕組み作りなど、どういったことが出来るのか一緒に考えていきたい。

(江角委員)

○まず、製品の出荷などトラックの安定した輸送システムに、この場を借りてお礼を申し上げたい。アメリカの事例であるが、運転者が途中でトラックを降り、荷物が倉庫に届かないということがあった。製品の出荷にあたり日本のトラック輸送システムは非常に安定しており、この事例をみても日本は非常に恵まれている。

○日本の輸送システムの要であるドライバーの賃金等に対応することは、輸送システムの維持に必要である。

(木村委員)

○荷主とトラック事業者の相互理解が必要であり、とりわけ荷主の理解を得つつ進める必要がある。今回行われる実態調査について、荷主側の実態も把握する必要があるのではないかな。

(事務局 労働局安田課長・島根運輸支局太刀掛首席)

○実態調査は全国統一された様式で行われるため、この実態調査の中で個別に対応することは難しい（調査結果は中央で集計分析し、全国の状況と島根の状況がフィードバックされる）。

荷主側の実態把握の必要性について、事務局で検討させて頂きたい。

(大和委員)

○島根の西部と東部での違い、労働組合の加入の有無、事業規模の違いがある。実態調査対象の20事業者をどのように選ぶのか。労働環境は一般的に台数の多い事業者が良いと思われ、台数の多いところばかりではなく、網羅的に実施頂きたい。

(事務局 島根運輸支局太刀掛首席)

○調査対象となる事業者は、事業者台帳よりランダムに選定させて頂く。なお、ご指摘のように島根県は西部と東部で地域的な状況が違うこともあり、その辺りは事務局で検討させて頂きたい。

(八澤委員 島根運輸支局長)

○地域実情を実態調査で把握し、課題等を抽出して改善に向けて取組でいきたい。

現状では、トラック産業が日本の物流を支える大きな産業であり、これが疲弊すると日本の物流がストップしてしまうという実情がある。

○最終的には、地域の実情を踏まえた物（ガイドライン）を作成し、しっかりと全

国に発信したい。今回の取組を国民の皆様に知って頂く良い機会である。

9. 閉会挨拶(河田中国運輸局長)

- 本日は活発な意見交換ありがとうございました。
- 労働力不足は深刻な問題である。高齢化は急激に顕在化してきた問題、放っておくと労働強化というか大変な問題になる。バスの事故も経験した。規制緩和については色々ポジティブな問題があるが、事故防止、安全、健康の問題は絶対に妥協は出来ない。
- 労働基準法の改正で新たなルールが出来る。一度決めたルールは絶対に守る。基準が守られるように行政は担保する責任がある。
- 現有のルールを絶対に守るんだとの前提の基に、何が出来るのか荷主や関係者の皆さんと考えたい。この場、話し合いの場を設けることに大きな価値がある。
- 山陽ではモーダルシフトがやっと最近になって急激に進んでいる。これには労働力不足の問題がある。また、補完施設も含めて、中継基地を設ける動きがある。長い夜間の運転は出来ないので、再編成がかなりのスピードで進んでいる。労働基準法の改正を一つのきっかけに物流、物の運び方について、物が運べない時代が来ていることをみんなで考えて、有益な議論を4年掛けてお願いしたい。

以上