第３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 28 年 3 月 14 日（月）14：00～16：00
岡山コンベンションセンター　402 会議室

１．開会
２．出席者紹介（委員名簿及び出席者名簿による紹介）
・窪津委員、万代委員欠席
・有利座長　欠席（インフルエンザ）

３．開会の挨拶　《小川中国運輸局長》
○この協議会の目的は「長時間労働の抑制」と「適正運賃の収受」をはじめとする「取引環境改善」の 2 点です。これまで 2 回にわたり課題や対策について検討してきました。
今回は、昨年 9 月に実施した調査結果を踏まえ、地域実態に即した労働時間抑制対策等を検討し、来年度以降実施予定であるパイロット事業へ繋いで行こうと考えています。
○パイロット事業では実態調査の結果や協議会で浮き彫りとなった課題について、トラック事業者、発着荷主がそれぞれの状況を共有することにより、問題点を把握するとともに原因を分析し、対策案を示すことを目的としています。
輸送における問題点を関係者で共有し改善することは荷主企業においても業務効率化となり、お互いの生産性向上につながることになります。
○厳しい環境にあるトラック業界の健全化、活性化を図るとともに安全で安心でより質の高い輸送サービスを実現するために施策を着実に実行する所存でございますので今後ともご理解とご協力をよろしくお願い致します。
○委員の皆様方には、トラック運送事業の健全な発展、トラック運転者の労働環境改善のため、地域の実情に即した改善ができるよう忌憚のないご意見をいただき、実り多い会議としていただきますようお願い申し上げます。

４．座長選出
（事務局　岡山運輸支局）
《座長代行として、岡山運輸支局　赤木委員を選出》
※満場一致により承認

５．議題
（１）「トラック輸送状況の実態調査結果について」
〈会議資料により説明（岡山運輸支局）〉　～略～
〈口頭により説明（岡山県トラック協会）〉～略～

（赤木座長代行）

○岡山県分の実態調査について、各社からは「もっと小規模事業者とか、繁忙期にも実施していただきたい」などの要望が出ていたとのことですが、それでも運転走行距離が 1 日 500km を超えるなど全国平均に比べて長い。また、1 日の拘束時間が 16 時間を超えるものが 13.6%を超えるほか、連続運転時間が 4 時間を超えるものについても全国平均よりも多いという結果との報告がありました。
○契約の書面化についても、岡山県はあまり出来ていないという結果が出ています。

（２）「自動車（トラック）運転者の労働時間等の改善に関する基準について」
〈会議資料により説明（岡山労働局）〉　～略～

【議題（１）.（２）. に対する意見交換】
（林田委員）
○実態調査については、先ほど事務局から説明がありましたように、岡山県としては少し良い数字が出過ぎかなとも思えますが、データとしては使用出来るものだと思います。
○先ほどの手待ち時間、運転時間など労働時間に対する説明ですと、私どもの乗務員には休憩時間が無いように思えますが如何でしょうか。実際のところ自由に時間が使えて車両の管理をしなくてもよいという時間があるのでしょうか。トラックは出発してから帰社するまで無いように思うところですが、どのように判断したらよろしいのでしょうか。

（事務局　岡山労働局）
○サービスエリアなどで休憩をとるように運行指示をされていらっしゃると思いますが、コーヒーを飲んだりするような自由に利用ができる時間は休憩時間となります。

（林田委員）
○サービスエリアであっても車両の管理は必要になりますが、そういう時間については休憩時間として含めてもよろしいのでしょうか。

（事務局　岡山労働局）
○車両から離れてはいけないという意味でしょうか。

（林田委員）
○「必ず付いてないといけないのか」ということではなく、乗務員は車両を管理できる範囲周辺には居ないといけない。また、車両の中に居る場合である程度は自由になる時間がありますが、それを休憩時間としてよいのでしょうか。

（事務局　岡山労働局）
○休憩になるかどうかは、運転手が労働から離れることが保障されているかで判断することになりますので、一概に休憩になるとは申し上げにくい。

（林田委員）
○難しい判断だと思います。会社に帰って休憩室で休むというのは問題なかろうと思いますが、乗務員が外のドライブインで車両を置いて休むことが休憩時間になるのかが疑問ですが、これ以上は結論が出ないと思いますので結構です。

（生藤委員）
○やり方ついて、業者に対してはトラック協会を通じてアンケートをするのは結構ですが、乗務員に業者通じてから配布されるのであれば、本音が書けないのではと思うところです。今後、実施される場合にはパーキング等で無作為に行うことに加えて繁閑の差がありますから 2 回、3 回あるいは長期に渡って調査してみる必要があると思います。
○労働時間のルールについては、法律がこのようになっていますので間違いの無いと思いますが、労使紛争も多々起きているのが実際の話です。
　乗務員の手待ち時間は拘束時間になりますから、労働時間にカウントしなければならないのですが、これを足していきますと労働時間のマックス 13 時間、上限に達してしまい、業者によっては休憩にする。乗務員もわかったうえで誤魔化してしまう。法律違反であることはわかっているが、運行回数が減らないよう給与が下がらないよう、このような対応をとっている実態もあります。
○乗務員に対して労働時間ルールの内容を十分説明したうえで実態調査を行えば労働時間、手待ち時間など十分に理解し、かつ、ランダムにパーキングなどで行うことでもう少し実際の状況がわかるのでは無いかと思いますので、今後も実態調査を実施されるのであればそのように対応していただきたい。

（赤木座長代行）
○実態調査については、今回の調査でも労働時間の違反なども出てきているが、実際にはもっとひどい或いは隠れているのか。

（生藤委員）
○まだ隠れた部分はあると思います。

（小野委員）
○今回のアンケート調査はトラック協会の会員のみですか。会員外も行えばもっと悪い実態が出てくるのでしょうか。

（生藤委員）
○そうだと思います。

（中岡委員）

○手待ち時間は労働時間に入るとの説明でしたが、法律では確かにそうだと思いますが、実際には、乗務員が朝8時に出庫して荷積みは午後3時だと云われた場合、その間は漫画を見たり、テレビを見たりして休んでいるわけですけども、普通の会社では8時間なら8時間ずっと作業をされていますので、運送業とは実態が違うのでは無いかと思います。
　法律で書いてあるから常に正しいということには、疑問に感じてしまいます。
やはり、漫画やテレビを見ているのは休憩時間と思うところですが、ここが改善されないと長時間労働の解消は相当難しいと思います。本当に働いている時間とそうでない時間の実態について、もう少し考えていただきたいと思います。

（3）「トラック輸送における長時間労働の抑制及び生産性向上に向けたパイロット事業について」
〈会議資料により説明（岡山運輸支局）〉　～略～

（赤木座長代行）
○事務局としては、「今回の実態調査を基にパイロット事業対象集団の選定を行うことにするが、これに限らず問題のあったようなところや影響の大きなところなども検討していきたい。29年度事業については28年度事業の進捗をみながら検討していきたい」ということです。また、「28年度事業の対象集団の選定については、事務局へ一任していただきたい」との提案ですが、今後の進め方、パイロット事業などについてご意見などお願いします。

（小野委員）
○私はこの業界のことがわからないので、この場に委員として座っていることに違和感を感じています。運送業界が、どのような形態で実施されているのか代表的な例では、このようになっていますというものがあれば教えていただきたい。

（生藤委員）
○基本的なものはあり運送会社ではわかっているのですが、それを守るということが難しいという現状があるということで、もう少し皆様に理解していただきたいところです。

（小野委員）
○そのことはよく理解できるのですが、運送の実態そのものがよく理解できていない中で委員として加わり、意見を求められても、考えてはみるが難しいものがある。
もっとわかりやすい資料とかは無いものでしょうか。あれば勉強でもさせていただく。
　労働時間の問題については、この業界だけでは無く介護の職場でも勤務時間は全然違うようにほかにも一杯あります。

（生藤委員）
○我々はわかっているので議論になりえる。トラック運転手には「自動車運転者の労働時

間改善基準告示」というものがありますから、それを皆さんに配布して説明していただかないと言われるとおりわからないのではないか。

（小野委員）
○この会議は、これからもまだ続くので傍観者としてただ座っておくだけではいかないと思っていますから、何かあれば参考にお願いします。

（事務局　岡山運輸支局）
○検討したいと思います。

（赤木座長代行）
○パイロット事業については事務局へ一任の提案ですが、どのような事業がよいのか、ふさわしいのかなどご意見やご提案をこの場ではなくてもいただければと思います。

（生藤委員）
○一般貨物とか路線とか、様々な形態を織り交ぜた選定をされるのか。

（赤木座長代行）
○まだ、何も決まってはいないが、なるべく多くの運送事業者が入っているようなところが良いのか等の検討段階です。何かよいご提案をお願いします。

（中岡委員）
○生藤委員がおっしゃられたように、運送業には一般貨物とか特積とか色々ありますから、一つだけ事業を実施しても、他の事業者ではあてはまらないことが考えられる。我々の事業者の中でも他の運送についてはわからないところがある。
日通さんなどがやられるのが一番良いのではと思います。

（生藤委員）
○この協議会には荷主委員の方にも入っていただいておりますので、委員の方と中に入っている運送事業者とあわせてご了解をいただけるのであれば、そちらにお願いするのも方法の一つではないでしょうか。

（赤木座長代行）
○ご了解いただけるのであれば結構なのですが、どなたか手を挙げられる方はいらっしゃいませんか。

（中岡委員）
○先ほどの実態調査にしてもトラック協会の理事は全員が役員である以上は仕方ないと割

り切ってやっている。この協議会の委員の方も同じように割り切って協力していただくのがよろしいのではないでしょうか。

（事務局　岡山県トラック協会）
○パイロット事業は、2 年間に全国で約 100 事例程度の予算措置を行うということなので、1 年で各県 1 件程度の予算ということになります。同じ事業者を 2 年かけて実施するのか、或いは別々の 1 者ずつを実施するのかになろうかと思います。

（小郷委員）
○何をやるのか、どこを対象に行うのかは重要なところ。

（中岡、生藤委員）
○荷主委員の皆様からは難しいでしょうか。

（辻委員）
○今回の趣旨がドライバーの労働改善や運送事業者の課題解決が主だと思っています。
以前の会議でも申し上げましたとおり発荷主或いは着荷主だけでは解決できない。基本的問題解決のためには三方良しでないと何処かが犠牲になるのでは物事を進められないのかなと思っています。
○ただし、著しく課題のある業種などは取り組むべきであろうと思っています。
選定にあたっては岡山では何を優先すべき課題なのかということをしっかり捉えていただいて、納得感のある選定で進めていっていただきたいとの思いです。
○荷主委員として、協力しないとか労力を惜しむとかとではなく、我々荷主側としても色々と取り組んでいますのでよろしくお願いします。

（事務局　岡山運輸支局）
○承知しております。ただ今回の岡山県の実態調査をみてみますと何が一番問題なのか、判断しかねるところもございます。したがいまして今回の実態調査を未だ分析する必要がありますので時間が掛かろうかと考えています。

（赤木座長代行）
○こちらから荷主委員の方にパイロット事業を強制強要するようなことはございません。
○他に意見が無いようであれば、事務局一任については概ね賛成ということでよろしいでしょうか。

《異議なし》

（4）「トラック運送事業の事業規制の推移について」

〈会議資料により説明（岡山運輸支局)〉　～略～

【意見交換】
（赤木座長代行）
○貸切バスの運賃説明がありましたが、トラックについても原価をしっかりと計算したうえで運賃交渉をということだと思いますが、この説明以外でも取引環境の意見、提案などでもありますでしょうか。

（中岡委員）＊平成２年トラック運賃額配布＊
○お配りしたのは規制緩和前の認可運賃で、この範囲で運賃を決めておりました。当時は最低でも下限運賃であっと記憶しています。
○ところが最近になりますとバブルの崩壊、リーマンショックとかありまして、荷主も物が売れないということで、運賃の占める割合が高いとして運賃値引きに関心を寄せられるようになりました。我々運送事業者の約６割が赤字企業で運賃が生命線でして、下限運賃を割るということは体質が弱体化することに繋がります。
○例えば一ヶ月 38 万円の運転手の給料で計算しますと健康保険、厚生年金などを含め人件費に必要になるのは１日２万５千～2 万７千円程度が必要になります。お配りした資料の大阪の運賃をみてください。これは先日各社に実態をヒアリングした大阪運賃の額ですが、3 万７千円～4 万２千円です。
運送業を安定的に経営するためには、人件比率が 45 パーセントまでで、これを超えると経営が苦しくなります。したがいまして先ほど申し上げた人件費２万５千円では運賃の 50%を超えていることになります。このうえに車両の減価償却、修繕費、保険など諸々の経費が加わって参りますので儲けが出るということはありません。
給料をあげたいところですが運送業では赤字という中では、給料をあげるということには出来ない状況になっています。
○運賃をあげないと運転手も集まらない。そして物を運べなくなる。
荷主の事情も十分理解はできますけども、運賃をあげれば製品価格をあげる必要がありますので、そういう環境を作っていただかなければ解決しないのであろうと思っています。
○トラックドライバーの平均年齢が全国で 48 歳という統計が出ています。10 年後には皆が 60 歳になりますので魅力のある業界にしていくためには、生活が第一でございますから、やはり給料をあげるということになりますことを十分ご理解をいただきたいと思います。

（赤木座長代行）
○配布された表の上限・下限運賃というのは何時のですか。

（中岡委員）
○これは平成 2 年に国交省が示した運賃表です。今の運賃は、昭和の運賃よりも下がっているということになります。

乗務員の確保などしていく必要がありますので、荷主にもご理解をしていただくため提出させていただきました。

（生藤委員）
〇前回の会議でも申し上げましたが、労働時間を削減するのは賛成です。労働時間をみると特にトラックドライバーの労働時間が長い。年収をみると全産業平均よりも若干低い状況で働いているが大きな差はない。つまり非常に長い労働時間のうえで年収ベースを引き上げているのが実態。
〇労働時間を短縮するのは今後の人材確保を考えれば大いに賛成ですが、しかし、労働時間を短縮することで企業が生産性を落としては何もならない。
また、生産性を落とし労働時間を少なくするということは、ドライバーの賃金とも連動していますので給料が下がることから、魅力の無い産業となり若い人が入ってこなくなる。
〇先ほどの説明の中にもありましたように貸切バス運賃については、制度変更により引き上げられていますように、国の政策によって運賃を引き上げるか、目安となる最低運賃を国が示し、これを割り込むことは違反となり行政処分の対象となるように法制化するなりしないと秩序も保てず、生産性も落ちてくるのではと思います。ぜひ中央にも進言いただきたいと思います。
〇また、荷主と三位一体となり知恵をしぼり、どうすればお互いが存続でき前に進むためにこの協議会があると理解していますので、荷主にも積極的に実態に合うように進める必要があり、そのためにも国がある一定の指針を示す必要があるのだろうと思います。

（小郷委員）
〇運賃を約５％あげるのに２年半掛かりました。その上げた運賃とは平成時代の賃率なら良いのですが昭和時代の運賃改定。その当時の経費と今の経費を比較して本当に経営ができるのかという思いがある。儲からないので関連会社にも良い効果を与えられない。今も私どもを中心に全国のお客様と運賃改定作業していますが、最近感じるのはお客様もよく勉強されていると思います。今の条件のままでは物流も行き詰まるであろうと役員は考えている。しかし残念ながら現場の第一線の方、最終的に交渉される方々は自社中心で将来展望を開けていない方々が多いため、その方々をいかに説得していくかが重要になっています。これから先、物流の担い手が少なくなる中、困らないようにするのは今であると思います。
〇これからも運賃の引き上げ交渉を続けていき、運賃をあげることが乗務員の給料をあげるもとになる。運賃があがらなければ給料もあげられない。また、荷主の理解が無いと改定出来ないので何かの機会があればお話いただいき、ご協力をお願いしたいと思います。

（赤木座長代行）
〇元請けが運賃をあげていかないと末端までのこともあるので引き続きお願いしたい。

（中岡委員）
〇先ほど平成 2 年運賃のお話をしましたが、10 トントラックの車両価格は当時と現在で約 2 倍になっています。当時 800 万だったものが今では 1400～1500 万します。
運賃は下がり、一方で車両価格は上がる。油は今のところ価格が下がっていますが、永久的に続くとは思えないため相応の対応を考えて行かないと運送業というものは廃業していかないといけない。
〇運送業は多層構造で、元請け下請けさらに孫請けと三次、四次の運送を行っていることもありますが、その都度手数料を取られ元請けのところからはかなり低い額になり、人件費のみで精一杯というところでは「安全」ということからも非常に危惧しています。
〇車両を持たないで単なる荷の取次のみを行うような事業者もあります。
このような事業者は車両整備も運行管理者も必要もなく、携帯電話があれば出来るため、何もコストが掛からないため安い運賃で引き受けることができることから、手数料が数千円でも台数だけ集めればできるという責任の無いものがある。
このような事業は、国の方で実運送事業の許可を持ったものでないと出来ないようにする必要があるのだろうと思います。

（赤木座長代行）
〇運賃があがらないと給料もあがらない。車両価格もあがっているので、車両更新もできない、施設にも安全コストがかかる。また、健康起因事故などもある中、特に一つの事故で大きな被害が出るトラックの場合には、その辺りはしっかりしないといけない。安全にはコストがかかるということ。
〇荷主には運賃の面だけから見るのではなく、安全管理がしっかりと出来ているような運送会社を選んでいただけるようにお願いしたいと思います。
〇他になければ時間となりましたので以上で終わりたいと思いますが、パイロット事業については事務局の方で選定していくことでお願いします。

６．閉会挨拶《岡山労働局　佐々木労働基準部長》
〇今日は特に運送事業者の皆様方から行政への注文を含めまして、活発な議論をいただき大変ありがとうございました。この協議会は未だ始まったばかりのところでございまして、最終的には時間外労働の割増賃金関係で全国の環境を整えていく方向で動くことになりますので今後も引き続きよろしくお願いします。１回２回の協議会で全員が納得できるような結論が出ることは勿論無いわけで、試行錯誤しながら模索していくことになると思っています。
〇私自身もかつては労働基準監督署の現場で事業場に赴きまして、拘束時間でありますとか連続運転などについて皆様方とやりとりをした経験がございますが、実態に改善基準を当てはめるのもなかなか難しいということは理解しています。ただ一方でトラック運転者の労働環境を確保するには、ある程度はご理解をいただく部分もございますので、単に法律で決まっているからということではございませんが、安全運行のため必要最小限の規制

ということで対応していく必要があると考えています。
〇前回の協議会のご挨拶でもお話しましたが、やはり安さを求める消費者の理解が必要なのかと思います。前回引き合いに出したのが、宅配の配送無料制度や即日配達のしわ寄せなどが本日の議論に入っているのかなとの思いもありますので、関係者だけで責任の所在をつけ回すだけでは改善できない、幅広く国民の理解、国民のそれなりのコスト負担をするという意識が幅広く醸成されていく必要があるのかと思います。そういったことをしていかないと業界を誰が担っていくのかということになっていく。業界が疲弊すればデメリットは消費者が被ってしまうので、この協議会で出来るのかどうかは別として、国としては幅広く消費者に啓発していく必要があると本日の議論を聞いて思いました。
僭越な言い方になりますが本日は本当にありがとうございました。

以　上