

## 第1回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善和歌山協議会

日時：平成27年8月7日（金）10時00分～12時00分

場所：和歌山県トラック会館 2階役員会室

○平田首席（事務局）

注意事項説明、資料の確認

開会挨拶（和歌山労働局 中原労働局長）

おはようございます。ご紹介いただきました厚生労働省和歌山労働局長の中原でございます。今般、トラック輸送における取引環境・労働時間改善和歌山協議会を開催するに当たりまして、皆様方には御多忙のところ、御参集いただきありがとうございます。

この協議会は、取引環境と労働時間という2つの要素がございまして、運輸局と労働局が共同で事務局を務めさせていただいております。その際、協議会を設置するきっかけとなりましたのが、私ども厚生労働省が今国会に提出をさせていただいております労働基準法の改正案に係る議論ということもございまして、代表して開会に当たっての御挨拶をさせていただきますと存じます。

この協議会の設置に至った経緯を申し上げますと、今回の労働基準法の改正案の中に、長時間労働を抑制する観点での時間外労働に対する割増賃金の引き上げが盛り込まれているところでございます。ご承知のように、現在、大企業については時間外労働が月六十時間を超えた場合には五割増の割増賃金となっておりますところでございますが、中小企業については適用が猶予されているところでございます。この猶予措置をどうするかという中央における議論の過程で、トラック業界の方から、「厳しい経営環境の中で割増賃金の引き上げは難しいのではないか」あるいは、「割増賃金もさることながら労働時間を短くしたい」さらに、「業界だけの努力ではなかなか進みがたい」などの御意見があったと伺っております。このような中で、国土交通省と厚生労働省で、取引環境と労働時間の2つの要素を含めた協議会を作り、トラック運転者の方の労働時間が短くなるような対策を進めていこう、そして中央の協議会だけでなく、それぞれの地域でも協議会を作り、地方の実情を含めて議論を行い、対策の検討に生かして参りたい、ということになった次第でございます。

トラック業界では、運転者の確保に大変ご苦労をされておられる状況と承知をしておりますが、人手不足の背景には、厳しい労働環境を敬遠するという状況もあろうかと思えます。折しも、当和歌山県におきましても、雇用情勢を見ますと、一部に厳しさは残りますものの、改善の動きが見られるところでございますし、また新規学卒予定者の就職を巡る環境を見ましても、大きく改善が進んでいる状況でございます。このような中で一段とこの人材の確保の点で大きく表面化する可能性があるところでございまして、そのような中でト

トラックの運転者が確保できないということになりますと、物流に大きな影響を生じることともなりかねず、ひいては経済界全体にとっても非常に影響の大きな問題となって参りますので、トラック業界と荷主企業の方々との間の取引環境も整えながら、トラック運転者の労働時間を抑制することができるような労働環境を整備していくことが重要な課題であると認識をしているところでございます。

こうした経緯を踏まえまして、この協議会におきましては、トラック業界、関係行政機関、経済団体、労働団体、さらに荷主企業の方々にも委員としてご参加を賜っているところでございます。本日は、何卒皆様方から忌憚のない御意見を頂戴いただきますよう、よろしくお願いを申し上げる次第でございます。開会に当たっての御挨拶とさせていただきます。

○平田首席（事務局）

代理出席者の紹介

議題1について

- ・協議会設置要綱（案）について、和歌山運輸支局輸送・監査部門 平田首席より説明。委員の承認を得る。
- ・設置要綱に基づき、座長に和歌山大学経済学部教授 辻本勝久氏が選出される。

就任挨拶 辻本座長（和歌山大学経済学部教授）

ただ今選任いただきました和歌山大学経済学部の辻本と申します。どうぞよろしくお願いをいたします。

まず少しご挨拶させていただきたいと思っております。先ほど労働局長さんのお話にもありましたように、トラック輸送は日本の経済、それから国民の生活にとって非常に重要な役割を果たしている輸送手段であるわけですが、長時間労働の問題を抱えておられて、これがドライバーの方の健康上の問題でありますとか、それから人材確保の問題に繋がっていくということございまして、その解決のためには取引環境ですとか取引慣行、そういったところまで踏み込んで議論をしていかないといけないということでございます。その上でこの和歌山県の具体的な解決策と一緒に見い出していく、そういう作業が必要だということでございます。この課題を単にトラック業界あるいは荷主側のみの問題ではなくて、国民の生活それから国の経済にとっても非常に重要な課題でないかと考えておりますので、ぜひ皆さんで危機感を共有していただきまして、今後4年間の息の長い作業になるという風にお聞きしておりますけれども、ぜひ一緒に皆さんの力を合わせて課題解決に向けて考えて参りたいと思っております。どうぞよろしくお願いをいたします。

議事進行については、不慣れなものでいろいろご迷惑をかけるかもしれませんが、ご協力のほどよろしくお願いをいたします。

- ・議題2「労働基準法等の一部を改正する法律案について」を和歌山労働局労働基準部監督課 吉見課長より説明。
- ・議題3「協議会のロードマップ、今後の進め方について」を和歌山運輸支局輸送・監査部門 平田首席より説明。

辻本座長

それでは、議題2、議題3について一括してご意見を賜りたいと思いますが、何かご質問ご意見等ございましたらいただきたいと思っております。

裏野委員（一般社団法人全日本運輸産業労働組合）

私の立場からではありますけれども、今回このような場を設定いただいたことについて労働組合の代表として感謝の言葉を申し上げたいと思っております。長時間労働というのは、ご存じのとおりでありますけれども、過労運転につながりますし、そのことが1つ安全に直結する問題でもあります。今、物流の9割を担うのがトラック輸送で、今、人材確保に躍起になっております。全国的なことで申し上げますと、2020年には10万6000人程度のドライバーの方が不足をされるというような中で、採用関係も非常に厳しくなっているということの中でありまして、特に若手であるとか今トラガールとかいう風に女性の採用などをやっているところでありますが、なかなか進んでいないことが実態であります。

労働時間の関係もありますけれども、業界内の非常に複合的な奥の問題を抱えておりますので、この場でそのような業界内の問題等も含めて実態のご認識をいただけたらなあという風に思いますし、それからそれぞれのお立場でいろいろな視点から改善に向けてご意見をいただきましたらありがたいと思っております。

- ・議題4「トラック輸送における長時間労働の実態調査概要について」を和歌山運輸支局輸送・監査部門 平田首席より説明。

辻本座長

議題4について、何かご意見ご質問ございましたらよろしくお願いたします。

木下委員（和歌山県中小企業団体中央会）

先ほどの労働局さんの説明資料の18ページ、特定の荷主から頻繁に注文される臨時の発注業務に対応するため長時間労働になった、それで2で、「監督官による指導の結果、特定の自動車運転者に仕事が偏らないよう、荷主とも調整の上、配車計画と勤務シフトが見直され、違反が是正された」というようなお話があったと思うんですけれども、このトラック輸送における長時間労働の実態調査もトラックの現状を把握するために必要だと思う

んですけれども、荷主側に対してどんな発注状況をしてるのかという、根本問題を解決しようと思えば、荷主の方の調査も併せてして、総合的に長時間労働を無くしていく方向の方が良いんじゃないかと思っておりますので、意見を申し上げました。

事務局（和歌山運輸支局輸送・監査部門 平田首席）

今回の調査内容の中には、例えば発荷主側、着荷主側のようなことも、その内容の項目的に入っておりますので、全体的な今回の実態調査を通しまして、荷主側での手待ちであるとか荷主側での荷役も調査内容の中に入っておりますので、それなりに荷主側の意向も把握できるのではないかという風には考えております。

辻本座長

その他、実態調査について何かご意見ご質問ございましたらいただきたいと思っておりますけれども。それでは、他に実態調査についてご意見ご質問ないようでしたら、このような形で進めさせていただくということによろしいでしょうか。

それでは、全体を通して何かご意見がございましたら、今日は初回の会合でもございまして、積極的に皆さんからご意見を賜りたいと思っておりますがいかがでしょうか。

龍田委員（公益社団法人和歌山県トラック協会）

なにはともあれ、このような大変我々にとってもありがたい会議だと思っております。こういうことを開いていただきますことを我々高く望んでいたところですが、この件が実現できたということは、先ほど裏野さんがおっしゃったように、私たちトラックを営んでいる者にとっても大変ありがたいことだと思っておりますので、まず感謝申し上げたいと思っております。

実態調査の件で今お話しされておりましたけれども、荷主さん側のことで今中央会さんがおっしゃってくださいました、荷主さん側のいわゆる書面化問題としての実質的な条件の契約等々についてきちんとやっていくべき、まずこれを実行していかなければならない。ところが、実際的にこれは大きな大きな問題がありまして、なかなか実際根が深いし、一朝一夕で解決する問題だとは思えないんですけれども、荷主さん側の方にもそういう認識を全く持たない、またそういう事務能力を持ち合わない荷主さんもいらっしゃいます。当方トラック協会の中にも同じく三ちゃん農業と同じように家族だけでやっているというようなレベルの者もございまして。そういうことも踏まえて、それらが一体化してしまっているのが、この業界の実質的な状態であろうとするならば、皆様方に息の長いご協力とかお力添えを頂戴しながら我々トラック運送事業者の悩み、一番の悩みが長時間労働であることは間違いございませんし、交通安全をそれに連なった問題として深刻に我々受け止めてますし、これからどうしてもそれをやり遂げていかなければいけないという思いでいっぱいでございますから、どうぞ皆様方の心底からの業界を思う気持ちを取り上げてい

ただけたら大変ありがたいと思いますし、またトラック業界だけの身勝手なことばかりを申しあげても国際競争力の問題もございますし、企業としての立場も十分に考えた上で我々としても対応していきたいと考えておりますので、この会を前向きに、そして業界がちょっとでも良くなっていくように皆様方のお力添えを頂戴してこの会議の発展を心より願うものでございます。

#### 阪本委員（株式会社酒本運送）

業界の実態、現実的に運送をやっている者でございますけれども、以前も時短の問題でこういう労働時間を短縮しようという問題が多々あったんですけれども、そのときは大きなトラックを作って少しでも荷物をたくさん積んで運んで労働時間を短縮しようということがあったんですけれども、もうすでにその状態が、10トン車が14トン車になり、もう終わってきたということでございます。トレーラにしても15トンのトレーラが25トンくらい積んで走れるようになってきたというものが実態でございまして、それ以外に打つ手が無くなったということですね。先ほどからずっと説明があったとおり、トラック業界の労働時間を短縮したいんですけれども、なかなかドライバーが寄ってこない、なり手が少ないというのが実態でございます。平成30年になるとどうなるのかということが、業界の中では心配で、そういう心配がいっぱいあります。そのような状態の中でどうしたらこの問題を解決できるんだらうという、そういう今日の会議をいただいて本当に我々としてはありがたいと思っております。

いろいろな実態が、これは荷主さんが悪いんじゃないくて、荷主さんから仕事がいただけないと我々の業界も回っていかない。しかし、それに対応するだけの労働力が不足しているというのが現状でございますので、そういったことをお伝えして、意見とさせていただきます。

#### 野田委員（和歌山県商工会議所連合会）

和歌山商工会議所は約3500の小規模の事業者が会員となっております、荷主の立場であると共にまたトラック事業者の方も会員になっていただいておりますので、両方の立場からなるわけなんですけれども、その中で1つは、先ほど調査という話が出たんですけれども、例えば先ほどおっしゃっていただいておりますけれども、小規模な事業者は荷主の立場であったとしても、なかなかこういう調査のものを書いたりというのはかなり負担になります。ですから、なかなか難しいのではないかと思います。聞いていたんですけれども、トラックの事業者に入っておられる運転手の方にこの調査をするっていうのも、トラックの運転者の方にすごく負担だと思います。それをやるからには国の方にもこれを生かしてきちっとやっていくんだという風にきちんとやってほしい。トラック運転者の方にすごく負担だということを肝に銘じておいてほしいと強く思います。

それと、5割増しの但し書きの部分だけで、これは事業者のトラックの経営者の方、そ

れから荷主の方の負担が来るんだと思うんですけれども、それだけで長時間労働、長時間運転の問題が解決するかということはものすごく疑問だと思っています。国の方もいろいろな対策を立てるべきではないのかと思うんですけれども、割増運賃のことだけでやっていこうというのはちょっとどうかと思いながら両方の立場で聞いておりました。

栗生委員（一般社団法人和歌山経済同友会）

こういう会議は初めてで現状をあまり知らないなので、恥ずかしいことをお聞きするかどうかと思うんですけれども、和歌山の経済規模、県民総生産からいって、県内のトラックの必要台数とか、あるいはトラック運転者の人数とか、だいたい運輸局さんで掴んでおられるのでしょうか。

タクシーなら例えば和歌山市人口37万弱に対して何台くらいのタクシーとかいうことがあらかじめわかっているとは思いますが、和歌山の県民総生産3兆何千億に対してトラックどのくらいの必要が適正かというような感じのところで、もしわかれば。

事務局（近畿運輸局自動車交通部貨物課 後藤課長）

タクシーについては、準特定地域だと、タクシー活性化法で必要基準車両数を決めておりますけれども、トラックにつきましては、平成3年に規制緩和が行われてまして、それ以前は確かに私ども当時は運輸省ですが、そちらの方で適正車両数を出しておりましたが、平成3年に規制緩和になりまして、経済規制は取っ払う、安全規制だけという形になりましたので、和歌山で何台という車両数は基準のレベルは出しておりません。

栗生委員（一般社団法人和歌山経済同友会）

次に、非常に人が集まりにくいということが先ほどから、前回の会議でもそうでしたんですけれども、運転者の健康状態、だいたい今の和歌山のトラック運転手の平均年齢とか、あるいは労災認定を受けやすいとか、そういう個人的な感情とか、あるいは運転者の年収、今回50%を引き上げることに対して、採用されにくいというのは年収の問題もあると思います。再度個々の会社において調査してみたらどうか。

それと、最後に、他の業態でもやっている外国人の運転者の雇用について、業界として今後どう対応するのか、その視点も他の業種いろいろやっていますので、和歌山のトラック業界も外国人運転者を雇用対象にしてはどうかと、そういう考え方も私個人的にはあるかと思うんですけれども。

龍田委員（公益社団法人和歌山県トラック協会）

いくつかの質問の中で、我々トラック協会に入っている事業者数は500ちょっとです。そして、だいたいトラックの数として9000台から1万台に近いものと思ってください。

ただ、タクシーのように一概に測れる物差しがないというのも1つの事実なんです。と申しますのは、季節的に出荷を伴うみかんであるとかかきであるとかそういうものがどう左右してくるか。そういうときは絶対和歌山県だけでは足りないですから、だからよそから来ているということもございます。また一方では、それだけでは季節的なことだけで生活していくことはできないということで、県外への輸送も行います。そうすると、これは長距離の輸送になって参りますので、これを果たして本当に和歌山県の経済の基準に合わせた形の中ではめることができるのかということ、ちょっと難しいのではないのかという感じがいたします。

それから労働条件、運転手が来ないのははっきりわかっているんです。「長い」「きつい」「安い」からです。それだけ覚えててください。「長い」「きつい」「安い」です。だから来ないんです。だから、実体的に申し上げますと、和歌山県のトラック運送事業者の年収は400万円に平均満ちてないと思います。ちょっと足りないかなという感じ。大手の会社の場合は600万とかその辺のところまで届いているところもあると思いますし、大型のトレーラの運転手でかなり長距離もやっているとされる方々で、やっと500万円かなという感じ。ざくっと言ってしまうとそのような感じ。10トンの運転手で400万届いてるか届いてないかなという感じ。それより下の4トン車、2トン車になると届かないということになります。だから大卒5年目くらいの人たちの年収で比べてみたら、もうすでに下回っている。それで労働時間がすごいんです。だから、具体的に言ってみたら、運転手の時間給は1000円とってください。今、7百何十円という最低賃金の時代に、あんな危ない仕事、あんなきつい仕事をやりながら、時間給はほぼ1000円です。それしか出せないんです。だから運転者が集まらないんです。だからそのためにはそれだけの労働環境、労働条件を上げていくために、労働環境を整えていくために、なんとかこの会議の中でご理解いただきながら、決して我々甘えることなく、真剣に取り組んでいきたいと思うんです。日本の国の経済のためにもトラックの存在というのはすごく重たい問題があると我々その責任も感じております。ところがその責任を果たそうとすることに難があるんです。なかなかできない。先ほど賃金の話で、60時間を超えた場合50%、それを荷主さんから収受するのでしょうかという形で解決できる、そんな簡単なものじゃないし、出さない荷主が大方でしょう。たぶん1回目も2回目も。そういう形の中で、徐々にお助けしていただきながら理解していただけるというのがやっこさの話であって、絶対的にまず最初はトラック業者の丸々の負担になってくる。この法律そのものが運送業者をいじめているという結果にしかならないよということですが、当初は。そこから荷主さんがどこまで配慮していただけるかというのがこれからのトラック業界の問題でしょう。

労働時間の問題もやっぱりお金との関係だと思います。長距離行くのにワンマンではなくツーマンにできるだけの収受料金がほしいんです。収受料金さえあればツーマンにします。あるいはステーションを設けて運転手のスイッチをやります。そういうことができるだけの我々には余力がないという現実を皆様方にご理解いただきながら、この会を本当の

意味で国のために、また日本の経済のために役立つトラック業界に育ててやっていただきたいと、導いてやっていただきたいというのが私の思いでございます。

辻本座長

ありがとうございました。

栗生委員から、ドライバーの健康状態とか年収の調査をしてはどうかというようなご意見があったかと思いますが、実態調査の中にそういった項目は入っているのでしょうか。

事務局（近畿運輸局自動車交通部貨物課 後藤課長）

まず1つは年収なんですけれども、今日付けさせていただいている参考資料の1、和歌山県のデータではないのですけれども、参考資料の1、トラック業界の現状というところで、表の右下を見ていただくと、運送事業者さん、大型と中小型、全産業平均ということで、所得額、労働時間、平均年齢というのは出ております。それと、その裏面にはトラックドライバーの年齢構成の推移を付けております。

それと乗務員の方の健康管理、これは労働安全衛生法では当然健康診断の受診は義務付けておりますし、私どもも運送事業者への監査にお伺いしたときには、当然健康診断を受診しているかどうかというのは確認しております。

ただ、今回のアンケート、今の健康状態とか乗務員の方の年収というところまではアンケート調査項目には入っておりません。国の予算及び回収率等々の話があって、先ほどは荷主にもやってはどうかというご意見もあったんですけれども、荷主側のそういうラインもなかなか難しいので、なおかつ乗務員さんの負担もありますので、そこは今回トラック協会の会員事業者様、3名×50者というお話があったんですけれども、トラック協会の会員様の事業者様でお願いをしていこうと思っております。荷主さんのデータ等については、ドライバーだけではなく事業者さん向けの調査票というのもありますので、そこでどういう契約をしているかだとか、荷主個人名を出してもらっても匿名でもいいんですけれども、そういうような調査項目はございます。予算の関係等もございますので、そのあたりでデータを集めたいと考えております。

栗生委員（一般社団法人和歌山経済同友会）

外国人の採用は、業界法では規制されているんですか、これは法務省の問題でしょうか。

事務局（近畿運輸局自動車交通部貨物課 後藤課長）

私ども貨物運送事業法の中では外国人の規制というのはないんですけれども、ただ運転免許証の問題がありまして、国際免許等々の関係で実際には難しいと聞いておりますが。あとは入国管理の問題、ビザの問題というのがあって、就労ビザでなおかつ日本で有効な運転免許証をお持ちであって一定の期間契約ができる。日雇い等は認めてませんので、一



定期間契約ができるのであれば可能だとは考えますが、運転免許証のこと、入国管理の関係はあまり詳しくないので申し訳ございません。

龍田委員（公益社団法人和歌山県トラック協会）

よくわからないんですけど、内航船の場合でも就労させることはできないでしょうか？外航船は当然乗っていると思いますけれども、内航船には乗っていないと思いますよ。だから国の機密か秘密かそういう問題が絡んでるんじゃないかなと。僕らよくわからないですけども、我々は雇い入れることはできないものと思いついてるんですけど。

中原委員（和歌山労働局長）

今、どなたかがおっしゃたように、我が国における入国・在留の基準については入管法に基づく法務省令に規定がございまして、その基本的な考え方としては単純定型的な仕事については、受け入れについては十分慎重に対処をしていくというのが長らくに渡る我が国としての基本的な考え方とございまして、その考え方に沿って法務省では組み立てられているものとは承知をしております。

なお、次回までに本省等にも問い合わせの上、入国・在留関係の資料についてはご用意させていただきたいと思っております。

児玉委員（和歌山県企画部地域振興局）

大変熱心な議論がありまして、トラック協会さん初め、日本の経済、和歌山県経済に大変必要な存在でございまして。災害時における緊急対応、数年前の紀伊半島大水害のときにも大変迅速な対応をしていただきました。また、もう間もなくですけども、和歌山国体ということでも、オフィシャルサプライヤーということで大変ご協力いただいております。

それはさておきまして、議論が大変難しい道を行くんだということを改めて認識をしたところでありまして、荷主さんと運送業の方々というのはなかなか win win の関係にはなりにくいということと、また、経営者の側と労働者の側とはなかなか利害が対立しがちである中で、我々、県といたしましては、地方創世ということで相互戦略を立てる中で、まずは働く場所、人口減少に対してどう対応するかという大きな問題の中で、働く場所を作っていこうということで取り組んでいるところであります。また、移住、定住ということも含めまして、和歌山県の人口を一定数確保するというところで取り組んでいるところであります。

いずれにいたしましても、和歌山県の経済が維持発展できるような形で取り組んでいきたいと思っておりますので、経済界の皆さんと一緒に力を合わせていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

小林委員代理（花王株式会社和歌山工場）

今回いろいろお話を聞いていて、それぞれの立場で大変難しい問題であると十分意識しております。弊社も今年から各部門で生産ミックス部門とか、物流部門、購買部門ということでは、それぞれ縦での組織ではあったのですけれども、サプライチェーンマネジメントといいまして、購買の一部、生産、そして物流のところは1つの組織になって、もう少しもっと効率的にということでの運営をやっていこうということでの取り組みを始めております。ですから先ほどおっしゃってくださっているようなトラック側では大型化ということでのかなり限界があるという話がありましたけれども、我々の立場でも、さらに効率を上げてもう少し利益が出るような、お互いに利益が出るようなところでは今後も継続して考えていきますので、またそれは皆さんよろしくお願ひします。

あと、1つ、県とかそういうところにもぜひ協力いただきたいのが、先ほどもステーションとかいろいろ問題がありましたけれども、やはり個々のドライバーの方の日々のお仕事をされている環境で、手待ち時間も問題もあるんでしょうけれども、そういうところどころどころでリラックスして休憩できるような場所がもう少しあればという、そこはたぶん企業の努力というところも大事ですけれども、やはり県とか市のところでの努力も必要だと思ひますので、今、偶然私どもの裏側の中央卸売市場で道の駅を建てるとかということで、すごく前向きな意見をされてますので、そこでぜひ一般のお客さんだけの道の駅ではなくて、あのエリアというのは工業地帯でドライバーの方が活躍されているエリアでもござひますので、ああいうところをドライバーの方にももう少し憩いの場ができるような配慮もあるような、そういう憩いの場になっていけばと思ひますので、そちらもあわせてよろしくお願ひいたします。

東山委員（株式会社オークワ）

今、花王さんからも発言がござひましたように、弊社の方も例えばチルド関連の店舗配送を週3回を2回にしようとかを一部の店舗で実験をしたりとか、ドライ関係等については、一部の納品を週3回にできないかという物流回数の削減を暗中模索といひますか、検討段階に入っております。

荷主側としましても、そういう風な労働力の不足というところについては、トラック業界だけではなく、小売り側についてもなかなか人員が集まらないというのが今実際起こっております。先ほど申し上げましたチルド関連を週3回を2回にするというのも、店舗の人員も減ってきて、それに対して商品を品出しする回数についても週3回を2回にしないと追いつかない状態になりつつあるというのが現実です。それを踏まえまして、配送回数をいかにしたら減らせられるかというのを検討しております。

ここで1つ、協議会の目的といひますか、ドライバーに対する労働時間を削減するという方向にもっていく、2つ、今後、国家として将来的にドライバー不足になったときに、物を運べない状態になったときにどうするかという、この大きく分けて2つがあろうかと

思いますけれども、根本的に物流回数を全体的に減らすのか、1回に運べる量をさらに増やしていくのか、アメリカみたいにモータリゼーションの中で貨物輸送も踏まえてジョイントしながらやっていくのかとか。アメリカでしたら、貨物の中でもダブルレッカーという2層にやっている配送方法もあるので、配送のトラックにもダブルレッカーで2層にして、さらに配送を増やしている。そういったときに課題として、道路のアスファルトの耐荷重の問題があったりとか、全般的に将来この10年20年30年見据えたときに今どうしたらいいのかということ、今近々の課題の解決も必要だとは思いますが、将来を見込んで、我々の子供、孫の世代に対して、日本国家がどういう風にして繁栄できるかというところまで見据えてやっていかないといけないと思いました。

坂田委員（和歌山県倉庫協会）

我々は、今日は倉庫協会という立場なんですけれども、運送屋をやっておりまして、業界の現状とか問題とかそういったところについては、業界の中にある常識というか、皆さん把握している問題なわけなんですけれども、こういったような中で業界以外の方にも来ていただいているというところで、業界の実態とか歴史とかいうところについて、せっかく来ていただいた委員の皆様にはレクチャーを業界としてたくさんしていけば、もう少し事前の知識も埋まるのではないかとお話を聞いていて思います。長時間労働の実態であるとか勤続に応じた賃金というのは、全部、資料・統計があると思いますし、台数的にも把握されている数値がすでにたくさん出回っていると思いますし、こういった問題について、運送免許を無視した受注の有無ですとか、要するにご承知の行政監督の方で運営されているものではないかと思うんですけれども、一般的にはまだ十分にご理解いただけていないと思うところもあろうかと思しますので、普段我々のように運送に携わっている者ではない皆様に具体的に説明をしていく時間を取っていただくと、全体としての深みが出てくるのではないかと、これからこういった協議会の運営の仕方になろうかと思しますので、良い方向にいけばと思いますけれども、ぜひそういったレクチャーを行政の方からしていただくと理解が深まるという風に思います。

赤松委員（和歌山名鉄運輸株式会社）

トラックの実態をもっとしゃべったら、という声もございますので、少しお話をしますと、ちょっと前の話でございますが、先ほど龍田会長が「長い」「きつい」「安い」と言っておりましたけれども、トラック輸送を取り巻く3つの制約というのがございまして、「積みめない」「走れない」「働けない」というものです。これは、「積みめない」は当然過積はできないということですから、これはクリアしてあります。「走れない」もリミッター入って走れない、当然クリアしている。一番きついのは「働けない」なんです。ドライバーなのになぜかといったら給料ほしいからなんです。かなり前のことですが、私四国の出身ですけれども、四国から大阪にドライバー採用されて、18歳の僕、4月に入社して夏になるまでに

ドライバーは一人前になる、半人前ですが、そのときの給料が30万あります。お盆に田舎に帰ると、30万もらっている人なんかいません、18歳で。彼らはすぐ大型取って、トレーラ取って、という時代があったんですが、今はありません。それは労働時間のところが一番きついと。それをするのはどうするのとなると、当然のことながら人を採用するしかない。それが今できない。やろうとしてもできない。何なのと言ったら、やっぱり労働実態です、先ほど会長がおっしゃった。例えば、Aという店で10名のドライバーいるとすると、1人20時間労働時間を削減するにはどうすれば良いかという、1人採用するだけなんです。所定内170時間だとすると、200時間あるんだったら1人採用したら10名分の20時間は理屈上削減できるので、それをしろと言っても採用できない。これについては、何が問題かという、これも載ってますように、手待ちがあったり、手待ちといっても、これは別にお客様の荷扱いでの手待ちだけですよ、運送会社に帰ってからの手待ち、ターミナルでの手待ちとか、そういうことがある。もしくは、走行で4時間につき30分休憩しますよね。そのことによる拘束時間が年間3016時間を超える、これは超えないんですけど、今度月々の293時間を超えてしまう。このようなことがありますので、そういった実態を改善しないといけない。ということで人の採用と、あともう一つは世代間のワークシェアリングということです。今、当然各社やっておりますけれども、60歳以降の再雇用策、これも70歳までやらなければいけないかと思っております。そういったことで65歳以上どうするのとしたときに、やっぱり2人で1人分働くという半日勤務であったり、そういったことで、65歳以上の高齢者、2人で1人分を働くと、年金受給しもってという形の取り組みが、外国人の話も今出ていましたけれども実体的にかなり難しいんでしょうから、もうそこしかないかと。あと、女性ですね。そういったことをこれから取り組むために、この会議でいろいろ勉強させてもらおうと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

辻本座長

ありがとうございました。

労働時間の問題の実態についてワークシェアですとか女性の活用による解決のアイデアを含めてご説明いただいたと思います。

いかがでしょうか、その他ご意見ございませんでしょうか。もしないようでしたら、そろそろご意見いただく時間を締めさせていただきますと思います。

それでは、貴重なご意見ありがとうございました。ぜひこのいただいたご意見を生かして今後の協議会を進めていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。それでは、これで私の役目も終了になりましたので、進行を事務局にお返しします。よろしくお願いいたします。

閉会挨拶（近畿運輸局 木村自動車交通部次長）

皆さん、本日は長時間に渡りまして、貴重なご意見、またご議論をいただきまして本当にありがとうございました。委員の皆様にはそれぞれのお立場がおありであるかと思えますけれども、やはり肝心なのは業界と荷主の皆様が一緒になって改善をしていただくということだと思っております。

そもそもこの問題の入口といたしますのは、長時間労働の解消ということでございますけれども、本日のご意見の中にもありましたけれども、根本にありますのはやはりドライバー不足という問題でございます、加えてトラック運転者の平均年齢というのは、上昇傾向にありまして、全産業平均と比較いたしましても非常に高齢化が進んでいるという状況だと思われます。特に、今日立って出てきております30歳未満の割合が減少をしてきているところでございます。そういったことから、今後将来的にも恐らく運転者の確保に向けてということはますます深刻になっていきまして、避けて通れない問題になってくよという風にも思っているところであります。

私どもといたしましても、3月には労働局の環境対策検討会というものを立ち上げて、ただ今取り組んでいるところでございますし、また運輸支局長の方で学校訪問も行うということをしていただきまして、若年労働者確保の後押しとなるような取り組みを行っていかうと思っているところでございます。

この協議会といたしますのは、先ほどからご案内のとおり、今後4年間に渡って手待ち時間の問題あるいは付帯作業の問題等に焦点を当てつつ、幅広く皆様から検討を積み重ねていただくことが非常に重要だという風に思います。委員の皆様におかれましては、貴重な時間を頂戴しながらご無理をお願いするということになりますけれども、よろしくご協力をいただきますようお願いをいたしまして挨拶とさせていただきます。本日は本当にありがとうございました。