

第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善佐賀県地方協議会
議事概要

(平 28. 3. 22 佐賀第二合同庁舎)

公益社団法人 佐賀県トラック協会からの説明

議題1 トラック輸送状況の実態調査結果について
～佐賀県版・全国版（平成 27 年 9 月実施）～

1 【小野委員】

先般の実態調査により、実際の運行時間と細かなデータが出てきました。佐賀県版の数字を見ていくつかのポイントがあるので、そのところをご説明したいと思います。

まず、資料3（佐賀県版・概要）の4ページ左上に象徴的なグラフが載っています。全体の運行のうち半分をやや超えるくらいが手待ち時間のある運行であり、手待ち時間のない運行は属性別に拘束時間が表現されています。手待ち時間がない運行の平均拘束時間は11時間38分ということで、先程、事務局からご説明いただいた原則13時間以内という拘束時間は、平均値ではあるがこれを下回っています。ところが、手待ち時間がある運行について見ると、平均拘束時間は13時間50分ということで、原則13時間以内を上回っている。これは平均時間となるので、実態はかなりの数で原則を上回っていると、はっきり出ていることとなります。

そこで見ると、手待ち時間のある運行の中で手待ち時間は1時間33分となっているので、平均拘束時間の13時間50分からこれを引けば、1運行当たりおおむね12時間20分ということになり、平均値ではあるが原則の13時間以内に入ってくるということです。これはどういうことかと言いますと、これまでも議論になっていた荷主先でのある意味何の生産性もない待ち時間を駆逐できるような、何か仕組みを考えなければならない方向にあるのかと思います。手待ち時間はゼロにはなかなかできないかもしれないが、この平均値で50分でも減らすことができれば13時間となり、現在のままでも平均値でこの範囲内に入ることになるので、これまでの皆様方のご意見等は正しかったと思っています。

ただ、それだけではどうにもならないことが、その右側のデータではっきり出ていると思います。走行距離の短・中・長距離別で見た短・中距離（500km以下）の運行では、平均拘束時間が11時間24分ですが、長距離輸送（500km超）については短・中距離の輸送と同じ約50分程度の手待ち時間は発生しているものの、合計で18時間13分となっています。これは1運行の全体の平均時間ですからとてつもなく長くなっており、1日の拘束時間の最長時間である16時間を2時間13分も超えています。

では、これで手待ち時間を半減或いはゼロにしたとしても、平均で53分しか引くことができない。このことは、長距離運行に関して手待ち時間だけの対策では不十分であると、

はっきりと出ています。そうすると、一生懸命荷役を減らし効率化していく、例えば手荷役をフォークリフトへということを考えてみても、これではなかなか収まらず、簡単に言えば、それでも改善基準告示違反になる。また、運転時間は高速道路を使えば確かに極めて効果が高いと表れているが、このデータ自体、既に高速道路を使っているデータなので、500kmを超える長距離運行については、これ以上なかなか短縮できない。何か余程の対策を考え、この長距離輸送、特に佐賀県は大消費地の東京から見て極めて遠い地域にあるので、何か別の考え方をしなければ改善基準告示違反というものからなかなか免れない、ということです。それが一番のポイントだと思います。

それから、もう少しポイントをあげるとすると、これは考え方の違いですが、7ページ目の荷役に関する書面化について、先程の事務局からの説明の中では、書面化していると荷役料金もいただける率が高いということでしたが、私からすると、これについてはそう読むのかな、或いはそうでもないのかなと思っています。

これは、書面化している、口頭で依頼、事前連絡なし、の3つに分けてありますが、この正確な文言としては、“荷役料金を収受できていない”ではなく、“収受していない”となっています。アンケート調査結果を見ると、例えば荷主先で荷主側からフォークリフトで積んでいただき、そして荷主側で降ろしていただく場合は何の荷役も発生しないので、請求の対象とはならない訳です。これについては“収受していない”という区分のところに入ってきますが、そのような点で見ると先程の“収受できていない”ではなく“収受していない”になるので、この中には収受対象とはならないものも入っていることを付け足した方がいいのかと思います。

それから重要なポイントですが、一番最後の9ページ右側のドライバー不足についてのグラフを見てください。全国的にも68.8%が不足だと会社の管理職や経営者が言っていますが、佐賀県では、それを更に上回って74.3%が不足していると認識しています。これは本当に由々しき問題です。

これによってどういうことが起こるかと言うと、右下のグラフです。下請け・庸車で対応と言っても、下請け・庸車側でもドライバー不足は同じです。ポイントとなるのは下から二つ目、“対応できず輸送を断っている”が42.3%と4割を超えている点です。このまま労働時間が長く、或いは職場環境が厳しい中、ドライバーという職業において全産業の中で低い賃金水準が今後もこのまま続けば、ドライバーはもう来てくれません。本当に不足しているにもかかわらず、人が来ないことになる。最近の荷動きは、ある程度活発化しているが、ドライバー不足で断らざるを得ないということになっていますので、荷主の方から見ると、わが社の荷物は誰が運んでくれるのかという状況がもう目前に迫っていると見て取れます。このような点から見ても、今後、少しでも良くなるために待ち時間や荷役時間の効率化もとても重要ですが、全体として、労働時間も含めドライバー職というもののイメージアップを図るような対策を打っていかないと大変になる、ということがこのデータを見て感じたことです。

2【荒牧座長】

今、小野先生にまとめていただいた内容が基軸になると思いますが、これについてそれぞれの立場からご意見はありませんか。先生の意見に対し、実感は大体こんなものだろう、大体の実態を把握していそうだと、ということでもよろしいでしょうか。

このような議題について、一つだけ注目されている解決策の一つとして予約時間のことが前回話題にのびました。予約時間をきちんと示しておけば手待ち時間が減るのではないかということでしたが、今回のアンケート結果では、それはあまり関係ないという結果が出た。あらかじめ到着時間を予約しておくという解決策が一つ削られた形になっていますが、そういうことも含めてそれぞれの立場からご意見ありませんか。

3【馬渡委員】

ここに出ている結果の全国版も九州版もそうですが、1ページ目の拘束時間の分析のところ、16時間超の割合が、大型、長距離、農水産品、九州という形で、佐賀県版はこの九州ですから、九州が抜けただけということで、一番下の連続4時間超の運行の部分も大型、長距離、農水産品、九州となっており、佐賀県は御多分に漏れず農水産品を運ぶ比率が高い訳です。

実は、この協議会の第2回目から第3回目の間の3月7日に、JAさがさんとトラック協会の食料品輸送部会とで懇談会を初めて開かせていただきました。これは先程小野先生から話があったように、だんだん荷物が届かなくなるとお願いをしても、モーダルシフトをしても、やっぱり相当数はトラックで運ばなければいけないという部分があるため、大阪や首都圏まで農産物が届かなくなるといって危機感が双方にあるということで、今回、初めて開催したものです。

今後、農産品に関しては、こういう懇談会を続けながら荷主さんとしてのJAさんの考え、それから我々運ぶ方としての考え、特に着荷主さんである向こうの市場の関係者の方も含めていろんな話をしていきたいと思います。確実に届くような話をこれからも定期的な会合の中でしていきたいと思いますということになりました。我々としては一歩も二歩も前進させていただいたような気がしておりますので、今後は、他の分野においてもそのようなお話が出来れば非常に幸いかと思っております。

もう一つ、今日の新聞等にもあったと思いますが、兵庫県知事さんが大型トラックは重要ではない、阪神高速道路の料金は取れるだけ取りますというようなお話をされていますが、我々九州の業者から言うと、高速道路を使って東京まで様々なものを運ぶというのは必須だと考えていますが、兵庫県が関所のように立ちはだかっております。

兵庫県というのは裏日本から表日本まで陸地は全部縦に兵庫県ですから、我々がそこを通らずに首都圏へ行くには海を通るか、若しくはJRを使うしかないわけです。トラック運送業者からいうと、高速道路を使うこと考えたら兵庫県は絶対に通らないといけません。

西から東に行く人からも、東から西に行く人からも、今以上に料金は取るよと言われると、折角このような協議会でいろんな話をしても、その部分がまたネックとなってくるという感じもします。これからパイロット事業に向けた話が進んでいきますが、次なる障壁が出てきたという気がしていますので、そういった話も追々させていただければと思います。

4【荒牧座長】

阪神高速道は、山陽道とは別なのですか。

5【馬渡委員】

山陽道とは別です。ただ我々も荷物を降ろす時に阪神高速を使わざるを得ないときがあるので、その場合は阪神高速、それからいろんな環境規制の部分で、兵庫県からこっちを通らず、例えば下道、一般道を通らないでこっちに乗りなさいと誘導されていますが、誘導したうえで料金を高く取るために意図して言われているのか、よく分かりません。

6【荒牧座長】

料金を上げると仰ったんですか。

7【馬渡委員】

2倍に上げるようになったようです。今、ヒアリング等も行われているようですが、西から東に行っても、東から西に行っても問題が出てくる場合があると思っております。折角、高速を通してこうしようとか前向きな話をしているときに、様々な問題が出てくるというのはなかなか難しいなと思い発言をさせていただきました。

8【荒牧座長】

農協さんに振って申し訳ないですが、非常に長距離になるという問題と、それから、遠距離でもきちんと運んで高く売れる所で売るという戦略でしようが、いわゆるトラック輸送と自分たちの仕事との関連について、どのような考えをお持ちなのか教えていただけませんか。

9【岸川代理委員】

本日は、常務の松尾委員に代わり代理で出席しております岸川と申します。

私どもは、JAさがの中に物流事業というのを設けてやっておりますが、米や麦については本所でコントロールしながらやっています。組織は地区単位ですので、青果物についてはそれぞれ分化されており、販売価格等を分析しながらやっている状況にあります。

JAの担当役員がこの協議会に出席して以降、トラック事業の大変な厳しさが分かってきました。青果関係に関しては当然改善を進めなければいけないという考えに至っております。

ます。多々ある拘束時間の問題を踏まえてのことかどうか分かりませんが、先般、馬渡会長以下、青果関係をされている二次運送会社まで含めて、トラック協会会長主催のもと J A 側と懇談会を設けたところです。

そこで様々な厳しさが分かり、安定輸送を図るため、今後とも定期的に懇談会をやっていこうではないかということになりました。今回やっと火が付いたと言いますか、その痛みが分かったということでもあります。各地区では分かっていたと思いますが、それは本所と一体的に進めていかなければならないので、今後は、そのような形で考えていきたいと思えます。販売面については、どうしても価格の問題などが出てくるほか、まだまだ地区、部会が各々ありますので、その動きや市場を見ながらやっているのが現状であります。

10【荒牧座長】

ありがとうございます。今度はトラック事業の委員の方にお聞きします。5年前、10年前は過当競争だったと思っていますが、過当競争から、言わばドライバー不足が一つの契機かも知れませんが、物を運べなくなるということは最近のことですか。先程のアンケート結果について小野先生が指摘された、もう運べない、運ばないというのは、ごく最近の話だと思っていいますか。

なぜかと言うと、荷主側はまだその実態がよく理解できていないようだけど、こちら側は、その実態が深刻に進行しているという認識をもっていると思っていいますか。

11【田中委員】

私は今、佐賀運輸の社長をやっていますが、その前は35年間 J A に勤めていたので両方の言い分が分かります。今回の話合いは何が非常に良かったかと言うと、佐賀県の J A 会長さんは全国農業協同組合の会長なので、佐賀県だけではなく、全国的な目で、多分、見られたらと思う。物を運ぶことが、今こんなに大変になってきていると状況を理解してもらえたのかと、また、我々は非常に画期的なことをしたのかなと、特にそう思いました。

物が運べないということは、ドライバー不足が問題です。ドライバーに合わせて車も買いますが、運転手が居ないために遊んでいる車が今は何台でもあります。ドライバーの募集はしていますがなかなか埋まらない状況です。そうすると、今まで運んでいたものの一部は運べない。先程、言われたように庸車に頼んでも“うちも駄目ですよ”というような状況がもろに出てきているのかなと思っています。

今回の統計で私が一番気になったのは、3ページの車種別の年齢構成という部分で、29歳以下のドライバーが殆どいないことです。これが運送会社の実態であろうと思えます。ドライバーのほとんどが50歳以上であり、あと10年経ったらどうなるかと心配です。ただ若干光があるのは、普通車に29歳以下のドライバーが31%いることです。運転免許制度改革がありましたので、やり方によっては若い人が免許を取り、若い運転手が育ってくる

のではと期待しています。黙っておけば 10 年後、ドライバーの平均年齢は 60 歳を超えるのではと心配しています。

ちょっと別の話にそれでしたが、J Aグループとトラック協会が会合を持ったことは非常に画期的なことであり、全国でも初めてだと思いますので、これは積極的に進めていきたいと考えています。

12【荒牧座長】

資料を貰った時にもう一つだけ気になったことがあり、そういう風に発荷主さんは動きが出始めていますが、この前から話が出ています着荷主さん、そういう食料品とかの着荷主と言ったら市場とか、そういうところですか。先程、馬渡委員が言われたような取組みというのは着荷主側では始まっていますか。小野先生が指摘されたいわゆる待ち時間などの動きはどうでしょう。

こちらは商売だから、自分たちが運べなくなったら困るという状況があるので続くでしょうが、例えば市場なんかは、「もう九州から持って来んでもよかばい」と言われることはないですか。「そげんことは面倒くさくてできん」とか「近場で集める」とか、折角 18 時間もかけて運んで行って「うちはもうそんな面倒くさいことはしないん」という風に言われることはないですか。向こう側も、待ち時間を改善しようという話合いをすることが可能ですか。

13【岸川代理委員】

雨続きなど野菜等の品薄により、どうしてもその品物がほしいという物であれば、市場ではすぐに降ろしていただけます。

14【荒牧座長】

市場も、儲かると思うとやる訳ですか。

15【岸川代理委員】

市場も、早く持ってきてほしいということで待っていらっしゃいます。

16【荒牧座長】

優先的にですか。

17【岸川代理委員】

優先的にですね。

18【田中委員】

全国で有名になった銘柄品は、市場は優先的に取りますよ。

19【荒牧座長】

それは、時間が長いから、どこに出すかという市場戦略とかそういうことも含めてですか。大阪辺りまでの運送で済めば先程の 11 時間とかが可能でしょうけど、そういう戦略のこととなると着荷主さんの方は全然考えていないから、あんまり気合入っていないのではないかと思ったりしました。発荷主の方は送れなくなるという恐怖心があるから、改善する側に働くと思うけど。

20【宮原委員】

先程の商品の対価の話ですけど、長崎の運送屋の仲間から聞く話の中で、長崎は正月になるとブリと言います。ブリの産地と言っても日本中でいろいろありまして、氷見辺りのブリとやっぱり競争になるようです。そうすると取れてからのスピードが求められたり、キロ単価とか、そういうことでも競争力に反映してくると思います。そのため、買われる方のほうで、例えば「トラックの輸送が困っているんだよ」というようなことは、ほとんど認識されていないように感じます。

我々も荷主様とお話はさせていただきますが、荷主さんも買い手側の方から見れば売り手側の方になり、買う方のほうがそういったことは全く関係ないと仰るので、やっぱりお客さんの言うことを聞かないといけない状況を何とかしてほしいといったジレンマの中で行っているところもあると思います。

話は変わりますが、先程ドライバー不足について、どれくらい前から足らなくなったのかというお話がありましたが、私が実感する限りでは 5 年くらい前からです。シーズンにトラックがないよ、という状況に陥ったのはここ 3 年がひどいかなと思いますが、この状況は間違いなくあと 10 年は続くともみられ、10 年後が一番恐ろしいと感じています。若手のドライバーは、10 年前は 20 代以下が 17% くらい居たわけですが、それが今は一桁という実態です。10 年前から始まったものが、今やんわり真綿が締まってきて段々きつくなってきたのではないかと、この先もっと締められることになるかと思っています。

こういう中で若手ドライバーの募集を掛けていますが、単に給料が高い安い、という部分も勿論ありますけれど、労働対価ですね、「頑張ります」「入ります」と言って入社してきたものの、「え～こんなにきついのにこれっぽっちか」「もう辞めます」などと言って、入社しても長続きせずに辞めてしまうという実態があります。その労働に対する対価を上げる努力をするということは、運賃を上げるということになりますので、そういったことをもっともっと積極的にやっていかないと、労働力不足という問題も解決にはならないのではないかと思います。

21【鳥屋委員】

先程の話の続きになりますが、このドライバー不足問題は、どちらかと言えば大型車の

ドライバーが不足しているのは目に見えてきているのではないかと思います。これは免許制度の関係でこうなったと思いますが、次に何か見直しがなされても以前の普通車である総重量8 tまでは乗れないため、すぐには解決しないのではないかと思います。

私は、以前は長距離でJAさんの青果物もやっておりましたが、7年くらい前にやめて今は地場ばかりやっています。地場のドライバーで募集すると、2 t車、4 t車くらいまでは結構応募があります。それと、昨年10月からは週休2日と通常通りの勤務という形で募集をかけたところ、週休2日で来る人も少しずつ出てきています。だから、給料云々ばかりではなく、週休2日制であるとか、今考えているのは週休3日とか、或いは朝早い時間の仮に朝6時から12時までであったり、子育てや介護をしている人もいますので、地場だからできることですが週に3日とか4日とか勤務できる人を、逆に向こうの都合に合わせた仕事を組んでいくということなどを考えています。

ただ大型免許についてはどうしても若い人がいませんので、我が社でも高齢化が進み平均年齢が上がってきております。若手を何とかしようということで、会社から補助を出して何名かに免許を取らせていますが、それでもこの対応に手を挙げる若手ドライバーは、以前みたいにはいないのが現状です。

九州運輸局からの説明

議題2 荷主ヒアリングの結果概要について

(追加：柑橘類の東京エリアへの輸送)

22【荒牧座長】

ちょうど話題になっていた農産物配送の好事例として、輸送区間の真ん中のところでフェリーや鉄道を使っているという話がありましたが、これについて何かご意見ございませんか。

資料4ページの一番下のところが、改善効果として待機時間がなくなったとか、着荷主から初めて申し入れを受けたという話ですが、トラック協会さんは今までこの事例のようなことはやってこられなかったのですか。

23【馬渡委員】

トラック協会から、直接着荷主さんにこう変えてくださいと言うのは、やはりご法度と思います。発荷主さんは着荷主さんに買っていただく立場ですから、我々が直接言うということはあり得ない話です。

24【荒牧座長】

九州の立場としては、やはりそこは一言言わないといけないのではないですか。皆さん方は新鮮なものを送ろうと一生懸命努力されている訳ですよ、まずいものを送るのだった

たら全然問題ないと思うけど、結局皆さんプロだから、本当においしいものを東京に、市場に送ろうとされているのだと思います。それは日本人の言わば心意気みたいなものだから否定はしませんが、18時間もかけて1人のドライバーが送り続けるというのは無理がある。だから厚生労働省さんは、いろいろ規制をかけてくるのでしょうか。

地域の事情などに関係なくそうすると、東京に近い方、大阪に近い方がますます有利になってくる。もう地方、九州はいいよという感じになると思うけど、それは方向性が間違っているのではないから、知恵を絞り出さないといけない訳です。この前の話で出たけど、中間地点の所にネクスコさん辺りと相談し、大きな基地を設けて半分ずつ送るというアイデアがありましたよね。そういうことで対抗しないと、結局は負ける。

九州の質の良い農産物を東京など都会の人に食べさせてあげたい、それを短時間で送り届けたいという気持ちは分かりますから、この26時間の差も気にしながらやっておられると思いますが、フェリーでは多分、普通の生鮮農産物はやれないでしょう。だから、そういうことも少し何か考えていかないと。

25【岸川代理委員】

今現在ですけど、モーダルシフトにつきましては、玉ネギはほとんどJRコンテナを主力でやっており、他の重量物についてもそのようにやっております。ミカンについては、JRコンテナだと冷蔵・低温保冷の関係でどうしても痛むため、ある地区ではミカンの種類によって痛みが少ない品種については、一部JRコンテナでやっているところです。ただ、小ロットの品目は積み合わせが必要なので、運送会社さんも積載率を上げるのに苦労されているようです。

26【荒牧座長】

一気に送った方がいいということですか。

27【岸川代理委員】

いいえ、一社単位ではオーダーを切れるような半端ものが地区でまだコントロールされているため、それが時間を費やす要因になっており、結局、運送会社さんも原価率を上げるため、出来るだけ積載率を高めるように行っているのが現状です。

28【小野委員】

この事例について申しますと、フェリーの場合は枠が少ないため、やはりトラックに頼らざるを得ない場面が結構多いということと、時化のため急な運行中止、また、JRにしてもちょっとした雪での輸送障害で止まってしまうということもあるので、安定輸送という点から見れば、一般的にはトラック輸送がいいと言われている感触を持ちます。

それから、もう一つトリックがありまして、配送時刻は翌々日のセリというのが基本な

のですが、22時から2時には着きますから、セリのもつとすればこのJRを利用し、この時間に持って行こうとすると割増運賃が高過ぎて競争力が弱くなるということになります。このため翌日の16時から18時の間に市場への納品となるので、割増運賃適用にはならないというところを感じます。その代わり、3日後のセリにしか乗らなくなります。

そういう点で見ると、柑橘系のミカンや玉ネギもいいのですが、葉ものの野菜になると、1日延びるとコスト競争力はできたとしても、反面、商品の競争力が落ちるといふ痛い問題があるので、これを農産物全般に利用することはなかなか厳しいといふのが直感です。

29【田中委員】

玉ネギ輸送は5月の連休前位が最盛期になりますが、その時期は玉ネギだけじゃなく他の農産物も多いため、貨物列車の枠の取り合いが大変です。それと、トラックについてはこちらで手配できても、佐賀運輸は全国通運ということで、日通さんと別のラインで運んでいるため着通運さんを探さないといけません。東京に着いたら着いたで、先方の運送会社さんのところに運転手がないということもあるため、夜に運ぶときは先程の玉ネギなどは3日目には着いていますが、4日目着にしてくださいという要望を長年やっています。

3日目に届けるとなると真夜中に運ばないといけなくなり、そうすると向こうのトラックの運転手さんは朝からずっと夜まで仕事することになります。

結局13時間以上の仕事になると、完全なコンプライアンス違反ということで労働基準監督署から何社も指導を受けたという話があり、その時間帯では仕事を受けないという事例も出てきております。そのため、できるなら後ろの時間帯にずらしてもらおう頼めば市場に着くのに1日遅れますが、今、小野先生が言われたように玉ネギなどはまだいいほうだと思います。葉物だったらほぼ無理ですから、鉄道輸送というのはそのあたりの調整といふのが難しいと思います。

30【岸川代理委員】

昨年から、東京、関東のコンテナの着について、関係部署と話し合いをして、3日目販売市場、4日目販売市場としてもらったことにより、着通運からの回転も良く安定輸送になっていると聞いています。農作物の分荷は選果場や地区単位でやっているのだから、お互い効率を高め最終的には新鮮なものを持ち寄る形でやっています。

九州運輸局・佐賀労働局からの説明

議題3 パイロット事業について

31【荒牧座長】

今、資料7で説明された仕様の内容は非常に詳細に書かれていますが、九州全体で福岡県の2社と長崎県の3社しか応募がなかったということですか。

32【事務局 九州運輸局】

九州運輸局から運送事業者に対して、パイロット事業をやりたいところはあるか、という形の簡単な調査をかけました。それに対する応募の結果です。

33【荒牧座長】

福岡、長崎を除く各県の欄に検討中と書かれている意味は、どういうことですか。

34【事務局 九州運輸局】

検討中と記載している県については、事業者からの応募がなかったため、現在事務局において候補の選定に向けて検討しているところです。まだ何も進んでいない状況です。

35【荒牧座長】

これは、各県とも一つぐらい選び出して行うということでいいですか。

36【事務局 九州運輸局】

28年度は、各県で最低1つのパイロット事業の集団、これは発荷主、着荷主、運送事業者の3者で1集団となりますが、その集団を決定することになります。

37【荒牧座長】

確認ですが、今後予定の第4回、第5回、第6回協議会というのは、この話になるということですか。

38【事務局 九州運輸局】

佐賀県地方協議会で、パイロット事業の集団を選定し、事業の進め方等の確認をしてから事業を実行に移し、28年度中に3回開催する予定の本協議会において、事業の進捗状況の報告等を行っていくこととなります。

39【荒牧座長】

集団は、発荷主さん、着荷主さん、それから運送会社さんの三者による集団ということですが、運送会社さんはここに出席されている委員の方ではなく、どこか別の会社になるのでしょうか。

40【事務局 九州運輸局】

本協議会に参加いただいている委員の方に限らずに、パイロット事業に協力していただける運送事業者を選定します。また、集団を構成する発荷主や着荷主の協力も必要になっ

てきます。

41【荒牧座長】

三者さんが協力してここに書いてあるように、例えば具体的にある種の荷物を送る時の問題点を洗い出す訳ですが、皆さん一番興味があるのは待機時間を短くするような方策を考え出すことでしょうか。

42【事務局 九州運輸局】

そうです。パイロット事業集団の中で話し合い、このような課題を解決していこう、という共通認識を持って、改善に取り組んでいただきたいと思います。

43【荒牧座長】

もう一つ確認させてください。厚生労働省さんと国土交通省さんが予算を別々に出されますけど、その中身についてまで我々は考えなくてもいいですよ。例えば、どちらの予算にするかなんてことは関知しなくていいですね。

44【事務局 九州運輸局】

はい。どの予算を使用してパイロット事業を実施するかについては、本協議会では調整できません。選定集団を中央に報告し、そこで決定されます。

45【荒牧座長】

この協議会では、時間的に言うと28年の5月から6月にかけて事業の決定と実施方針の確認をする、そして中間報告を受ける、その後最終的な結果報告を受ける、それでよろしいですか。

46【事務局 九州運輸局】

はい、そのようになります。

47【荒牧座長】

全体としてはそういう流れになって、具体的なことはこの場で議論して決めることになるそうですが、この流れについて皆さんどう思われますか。事務局に任せていいですか。

48【馬渡委員】

今のところ、厚労省さんのお話だと長時間労働を抑制する事例について、パイロット事業と書いてあるのですが、基本的にこの協議会そのものはトラック輸送における取引環境と労働時間改善の協議会ということになっておりますので、最初のパイロット事業、つま

り1集団とした場合は、一つは労働時間のことになると思うのですが、それは例えば来年なのか、下期から始めるのか、それとも今年二つやるのか、この他にも取引環境や適正運賃収受という課題もあります。運賃関係も、人を長時間拘束した場合は、当たり前の運賃プラス付帯作業料を貰うという取引環境の適正化、そういった観点をもとにパイロット事業を選んでいただきたいと思います。

今年そうなるとは限らないと思いますが、調整されるのであれば“来年はじゃあ、こちらの方でやりましょう”くらいの話は当然、事務局の方でも想定しておいてもらいたいと思っています。

49【荒牧座長】

ちょっと気になるのは、元々ここは取引環境、労働時間改善協議会ということでスタートしておりますが、このロードマップ自体は長時間労働の抑制に向けたものになっていきますよね。絞られた理由がよく分からなくて、長時間労働だけに絞った形になっているのは何故なのか、私自身、疑問に思いますが、そのあたりはどうですか。

これについては、取引環境の中にはおそらく賃金であるとか、単なる長時間労働だけではなく休日労働等も含む訳ですから、そのようなこととの関係はロードマップの中でどうなりますか。

50【事務局 九州運輸局】

パイロット事業では長時間労働の改善を行います。本協議会では、パイロット事業の報告のほか、取引環境に関することについても議題を調整し協議を行う予定ですが、それは次年度以降に開催したいと考えております。

51【荒牧座長】

例えば、資料7は労働条件改善事業に係る仕様書になっていて、その内容は労働条件等の改善のために絞るのですね。

だから次年度、例えばこの参考資料のロードマップで28年度、29年度の2年間事業が行われますが、その事業は別テーマで行っても構わないのですか。馬渡委員が言われたみたいに、一つは労働時間削減に向けたもの、もう一つは賃金等も含めた広い意味での労働環境の改善に向けたものということにしていいたいですか。

52【馬渡委員】

端的に言うと、資料6には元々の「長時間労働の改善等に向けたパイロット事業について」ときちんと書いてあります。改善等の“等”の中に取引環境の改善も含まれているのだろうと思っています。しかし、先程の参考資料の中には長時間労働の抑制に向けたロードマップということで、その“等”が抜けていますが、“等”が抜けてしまうと長時間労働

の抑制だけになってしまうのかと思います、敢えてお話をしています。

53【荒牧座長】

その点はどのように理解すればいいですか。

54【事務局 九州運輸局】

資料6は、第1回目協議会でも配付したロードマップです。このロードマップは、パイロット事業プラス取引環境まで含めた4年間のロードマップです。そのように、ご理解いただきたい。

55【荒牧座長】

結局、資料6のところの概念、この長時間労働の改善等については、長時間労働の改善というのは一つの大きな目標であることは間違いないけれど、それ以外にもパイロット事業ができるのか、という馬渡委員のご質問に対しては、実施方法として下の図にA集団、B集団のやり方を例示してありますが、これはテーマを別にして行うことまで想定したイメージなので、佐賀でも考えたらどうですか、という解釈でいいですね。

56【馬渡委員】

はい、そういうことです。

57【荒牧座長】

では、そういう方向で検討できるなら検討していただいていた方がいいですか。例えばA集団が2年間続けてやるということもある訳ですが、今の意見としては長時間労働もあるが取引環境の改善ということもやってみたいということですから。

58【事務局 九州運輸局】

はい、本日のご意見を含めて検討したいと思います。

59【荒牧座長】

では、そのようにお願いします。

協議会としては、来年いっぱいはこの事業に掛かり切りになりますので意味のあるものにしないといけません、という集団でやるのか、運輸局さんの簡易な募集では佐賀県からは今のところまだ出ていないので、早く皆さんで考えていただくようお願いします。

60【馬渡委員】

トラック協会の事務局に各支部から選んだ対象事業者が集約されているので、この中か

らさっきのどのテーマをどこでやろうかというお話になるものと理解しております。

61【荒牧座長】

時期的に言うと5月か6月に決定すればいいので、それまでに今から調整することによるしいですか。

62【事務局 九州運輸局】

遅くとも4月末までには中央協議会へ報告することになっているため、決定を早めていただきたい。

63【荒牧座長】

だけど、次回の協議会は5月か6月の予定だから、4月末には間に合わないけど。

64【事務局 九州運輸局】

その時点で集団の報告ができるように何とかできないでしょうか。

65【荒牧座長】

それを決定する権限はこの協議会にあります。会議を開く時間がないので、そこをどうしましょうか。

66【事務局 九州運輸局】

運輸局からの提案という形でお願いしたいのですが、今からそういった集団を絞り込み、それから発荷主や着荷主に事業参加のお願いをしに行つて了解をいただくこととなります。そこで断られると集団として選定することができないので、簡単には決まりません。そこで、対象集団の選定については座長と事務局に一任するというこつで了承いただきたい。

67【荒牧座長】

それでは、全国には47の地方協議会があるのに、佐賀県だけ選定しない訳にはいかないので、集団の選定は座長と事務局に任せてもらい、その結果を後で報告する形によるしいですか。

68【小野委員】

希望なのですが、各県では他の県が何を選んでいるか、候補が何かということは分かりません。今までの話を聞いていますと、多くが農産物系に集中していますが、首都圏への長距離輸送ということで、同じようなものが九州で沢山選定されるおそれがあります。

この事業の本来の目的はその会社のコンサルではなく、そういうような事例を沢山作っ

て、うまくいった、或いはうまくいかなかったけれど課題を炙り出したなどと、実験結果をお互いに情報共有できるようにすることですので、是非ともこれは全体を見られる運輸局が各県の動向を見ながら、農産物に偏らないように、中には市内配送の、例えば量販店の消費財の物流も加えるなど、バランス良くやっていただけたらと思います。

特に、手待ち時間だけではなく荷役にも焦点を当てたいですし、例えば先程も出ましたが、契約の書面化、佐賀はその割合が低いので契約の書面化率を上げるときちんとした取引になってきましたというような、バラエティのあるものを出して、各県にもその情報を活用してもらえるようにやっていただければと思います。

69【荒牧座長】

今の小野先生の要望を取り入れるには、運輸局さんと佐賀県協議会の事務局のほうで相談したほうがリアリティーあるものができるので、協議会として、そこは一任するからきちんとして行ってください、ということでもいいですか。

～了承～

70【荒牧座長】

いいということなので、時間的にも余裕がないため急いで進めてください。佐賀県だけ集団を出さなかったとなると協議会が潰れそうなので、そうならないようにお願いします。

71【馬渡委員】

既に、支部ごとに選んでありますので、集団を選定出来ないということにはならないと思います。どれが相応しいか、小野先生が言われたような調整が必要だと思います。

72【事務局 九州運輸局】

そこも含めまして座長と相談し事務局で決定させていただくということでお願いします。

73【荒牧座長】

わかりました。それではいろいろなところと調整しながら、小野先生からアドバイスを受けたことも含めて議論させてもらいたいと思います。

時間がなくなってきましたが、これまで荷主さん側、或いは運送者側が主として発言してきましたけど、労働者側、組合側からご発言がありましたらお願いします。

74【青柳委員】

我々労働組合も、先ほど運送事業者の方が言われている課題については共通の認識をもっています。いずれにしても、この事業は3年位かけてやるということではありますが、我々

業界には3年も待つなどそんな時間的余裕はありません。できれば、早めに実行できるものは、すぐにも実行していただきたいと思います。

ところで、今回の調査結果にも出ているように、多くのところで改善基準告示違反が実態としてありますが、今回の調査期間は閑散期であったことを考えれば、これが繁忙期になるともっとひどい数字が出てくるのではないかと思うので、そのへんの実態を含めた対応をお願いします。

佐賀運輸の社長さんが発言されましたように、我々も一番の課題はこの運輸事業に将来はあるのかと心配しています。現在、大型運転免許保有者の全国平均は55歳ということで、このままいけば10年後は65歳になります。いかにして若者をこの業界に呼び寄せていくか、ということを経営組合としても大きな課題と認識していますので、我々も使用者側と一緒に何とか魅力ある産業に持って行けるよう考えています。

先般、広島県の高速度トンネル内で発生したトラック事故の運転手は、僅か1週間足らずで3,266kmも走っていたそうですが、これが正に運送業界の実態です。1月に長野で事故を起こしたスキーツアーバスも同様で、長距離運行の会社はこういった実態にあるのです。バスのほうでは長距離事業者に対する特別監査を行っているようなので、これをトラックのほうにも移行して実態を把握し、適切に管理監督していただきたいと思います。

75【荒牧座長】

今、組合の方から発言がありましたように、真つ当にきちんとやるのがどうしても足かせになってくると思いますが、きちんとした足かせを掛けておかないと、今度は荷主さん、発・着荷主さん達もそれほどひどい実態をあまり分かっておられないという感じが確かにします。是非真つ当な形になり、なおかつきちんとした質の高い輸送ができるように頑張ってくださいと思います。

はっきり分かっていることは、この輸送業が減ぶことは絶対に有り得ない、減べない、というところに居る訳ですから、高いレベルを維持しながらそれを行うことが非常に重要だと思います。私は協議会作業を建設業界でもやっていますが、建設業の皆さんには絶対減べない、減んだら駄目だ、ということを最初に言っています。

それは皆さん達が使っている社会基盤、特に道路や橋などを、きちんとマネジメントしないと、一本ポンと切れるだけで物凄い障害というか、とんでもないことが起こることは皆さんも理解されていると思います。きちんとしたことが大きな障害、障害を与えることを理解していると、ずっとチェックしておかなければならない訳です。その人たちにきちんとそれなりの対価が払われ、そしてきちんとチェックをする技術と頻度を保持していなければならないことは分かっているはずですが、それがまだ全然認識されておりません。社会基盤にお金をかけなくてもいい、というようなことになってくると、我々の日常生活や、皆さん方が職場とされている道路とかが全然維持できないことになる可能性だってあります。

建設業の皆さんにそういうことを考えて、減べないんだと言っているのですが、皆さん疲れ果てて「もういいかな、辞めようかな」と思っている方が沢山おられます。“減ぶな”と言って頑張ってもらうためには、先程組合の方が言われたように、働く人たちを確保しないとイケませんが、それには給料と夢という二つの話をしています。

建設業界でも、10年前は多過ぎるから倒産するところは倒産させよう、その代わり良い会社は残って、悪い会社は倒産するような仕組みにしよう、と真面目に考えていたのです。でもこの10年で大きく変わってしまい、今、それと同じようなことが運送業界にも起こっている筈です。とにかく生き残ってください。きちんとした質の高い輸送を進めていけば、日本の輸送システムは世界に冠する仕組みになると信じていますので、地方の側も先程言われたような仕組みを作り出して頑張ってください。

運送業界は、官のほうからはなかなか強制しにくく、民が基本的に動かしている分野ですから、皆さん方が知恵を出し合って頑張ってくださいと思っています。

それでは、余計なことを言ってしまいました、時間になりましたのでこれで終わりにしたいと思います。