

平成27年12月3日(木)

熊本県トラック会館3F会議室

1. 開会

2. 熊本労働局長挨拶

今般、トラック輸送における取引環境・労働時間改善熊本県地方協議会の今年度第2回目を開催するに当たり、委員の皆様方には、12月の大変お忙しい中、ご参集をいただきまして、誠にありがとうございます。

さて、雇用失業情勢を見てみますと、県内の10月の有効求人倍率は、1963年の統計開始以降、最高値を3か月連続で更新して、1.19倍となっております。

このような中、日本の産業を支えるトラック事業者が必要な労働者を確保し役割を果たしていくためには、手待ち時間や適正運賃など荷主との問題の解決が不可欠であり、本協議会で取り組んでいるところでありまして、第1回目を8月6日に開催し、活発なご議論をいただいたところです。

第1回目の協議会におけるご議論を踏まえ、ワーキンググループも11月4日に開催され、熊本県の実態をよりの確に把握するため、11月に熊本県版の独自実態調査も行われているところですが、この調査につきましては、本日の協議会の議題にも上げられており、説明が予定されているところでもあります。

また、本日は、他にも、県内トラック運送事業者の労働時間短縮に係る好事例の取り組みの紹介や9月実施の全国版の実態調査における事業者アンケートの中から九州5県の長時間労働・労働時間短縮に対する意見等が議題として上げられておりまして、ご議論の題材がそろっていると思いますので、是非とも、トラック運転者の労働環境改善の取組をしっかりと進めていくために、活発なご議論をお願いしたいと思います。

3. 議題

◆坂本座長

本協議会は、労働局と熊本運輸支局、公益社団法人熊本県トラック協会の三者が共同事務局ということで進めているところですが、何と言いましても、今、労働局長のお話がありましたように、トラック輸送における取引環境と労働時間の改善ということが非常に大きなテーマでございます。

トラックの運転手の不足、あるいは流通の現状の流れからして、東京大阪に青果物をちゃんと届けていくと、物流の拠点としてのお仕事をされている、トラック運転手の労働条件が、残念ながら非常に厳しい条件にありまして、まだ、長時間拘束されるという、

これは、日本の物流業界が抱える大変重要な問題でございますし、安全に経済を進めていくという上でも、労働条件を改善していくということが一つの大きな柱になるということでございますので、そのことを荷主と色々な関係者がお集まりいただいての議論でございます。ご協力方よろしく申し上げます。

①第2回中央協議会の概要について

(事務局より説明)

【質問、意見等なし】

○石田自動車交通部長

今後の進め方という資料のとおり、熊本の第1回目の協議会は8月6日に開催されましたが、3か月が経ったので、目的等がボケてしまわないように、改めてご説明させていただきます。先生のご挨拶にもありましたが、運送事業者、荷主、行政等の関係者が一堂に会して、議論をスタートさせる。それに対して、どういうことをやるかという、取引環境の改善と長時間労働の抑制を図るための環境整備を行うということで、まず、第1回目がスタートしました。1回目には何が議論されたかという、労働法制の説明に加えて、トラック業界というのは、一般的な他の産業より、労働時間は1~2割多く、1~2割給料が安いと。こういうことを背景に、具体的に調査をしましょうということになった。

実態調査に対しましては、今、説明した通り集計中でございます。来年の1月にならないと分からないので、今回につきましては、資料の10~11月のところに書いてある、地方協議会の開催に書いてある具体的な中身、実態のヒアリング、調査の進捗状況を報告させていただくということでございます。

そういうことを踏まえて、今日は資料を用意させていただきました。今後、3回目を年度末に開催したいと思えます。今回、できればいろんな実態をフリートーカーらせていただいて、第3回目で全国の実態調査が出てまいりますので、それを踏まえた形で、今後何をやっていくかということ議論させていただければと思います。今日はあくまでも、皆さん言いたいことを意見交換して、次に備えようということです。また、おっしゃっていただければ色々と準備できることもあるので、是非おっしゃってください。

◆坂本座長

中央協議会の内容と今後の進め方について、補足がございました。1回目、色々ご意見を伺って、ある程度整理はできていると思うんですが、中央の議論も資料集はそろっておりますが、中身についてはいくつかのwin-winの事例が出ているということで、取り立てて大きな変化があるわけではございませんので、我々の議論を1回目も含めて、今回続けていきたいと思えます。今、石田部長からもフリートーカーの内容について是非深めてほしいというご要望もございましたので、そのことを是非斟酌し

ていただきたいと思ひます。

②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（経過報告）

ワーキンググループの取り組みについて

（事務局より説明）

◆坂本座長

実態調査の概要について、かなり網羅的というか包括的に調査を実施されているということと、ワーキンググループを設置をさせていただきまして、熊本版についての独自調査を実施したということで、これについては、近くまとめて報告があるということでございます。経過報告ということですが、これについては順調に進んでいるということによろしいかと思ひます。

③事業者アンケートにおける長時間労働・実態調査について（経過報告）

ワーキンググループの取り組みについて

（事務局より説明）

◆坂本座長

かなり網羅的に意見が出ておりまして、これがまとまっただけでも、今回の一つの大きな成果ではないかと言う風に、実態の部分が出ています。ご覧になられて、各団体の方も、うなずかれる内容が多いのではないかとと思ひますが、問題はこれをどのように改善していくかという、これからの大きな課題であります。

今までの議論の経過もそうなんですが、今日は労働局長もお見えですので、改善基準告示につきましては、どうしても現場の方からも色々意見が出ております。ここにも、12～13のところ改善基準告示について、休憩時間の見直しであるとか、あるいは拘束時間についてということで要望が出ているんですけども、この辺り、本来の趣旨と言ひますか、労働局は今までどういうお考えで、このご意見というものに関し、今、どのようにお考えなのか感想等述べていただけましたら、ありがたいなと思ひます。

○一瀬熊本労働局長

改善基準告示について、色々なご要望があるということは理解してはおりますけれども、ご意見拝見しますと、時間短縮をしていかなければいけないというのが1点と、改善告示についての意見は、おそらく、待つ人の考え方がかなり違うんじゃないかなという感じはしてあります。本協議会の中で議論していただきたいのは、長い目で見たときに、運送業での長時間労働をどう短くしていくかということでございます。その時に、改善告示の改正とか、細かいところであるのかもしれないですけども、流れとしては、基準をしっかりと守っていくということで、むしろ、そういうところをてこにして、長時間労働を無くしていくという方向にしないと、緩和ということになると話としては逆方向になるのではないかとと思ひております。むしろ、そういう共

通の認識を持っていただくというのが大事ではないのかなと思います。

◆坂本座長

拘束時間とか休憩時間とか、現場の方の感覚として考えながら上手くいっていないということがあると思うのですが、今お答えできる範囲で、13ページのところもつーマン運行で1日の拘束時間は収まるんだけど、月の拘束時間の遵守が難しい、といったところが皆様方の共通認識だと思うんですが、とはいえ、長時間労働は運転手にとってあるべき姿ではないので、この基準を遵守していくようにという、そのこのこれからのせめぎ合いの話になっていくのではないかと思うのですが、今の感じで、今後長期的に、この基準に短縮していくんだという時に、基準局の方からどういう風に説得というか、理解していただくように、何かアドバイスがありましたら、我々も苦慮するところなので、今後、それは詰めていくということによろしいのでしょうか、この議論は。

○一瀬熊本労働局長

今は、基準の改正について、俎上にあるという風には中央の方も思っていない。むしろ、こういう厳しいという意見は現状の中で、長時間労働の部分でこういう意見があるということで、そういうところを変えていかないと良い方向には向かわないのではないかと考えています。より労働時間を短縮して行って、そういう中での基準がおかしいということがあるのであれば、そこは検討しないといけないこともあるのかもしれない。今、具体的な争点があるとは思っていない。

◆坂本座長

現状から言えば、こういう風なご意見、こういう認識があると言うことが、現場の声は多いと思うのですが、これから長時間の労働を短縮していくように荷主も含めて議論していったときに、なおかつ問題があればという、その段階で、また次の段階に来ると思います。今の段階では、こういう厳しい現状を変えるということで、荷主さんの方のご協力、それからドライバーの方の改善、それを協議していくとで局長よろしゅうございますか。

○武藤委員（手野運送店）

天草より参加させていただいております、有限会社手野運送店の武藤でございます。私は、労働時間と熊本の農業の現場の声として申し上げます。弊社が所在する天草は、熊本市内より2時間、松橋インターチェンジより1時間半かかります。細川知事の時、熊本市内から天草までを1時間で結ぶ構想がありましたが、実現できておらず、現行時間では鹿児島県、宮崎県と同じ時間です。熊本県というより九州は輸送園芸県としてご承知のとおりです。近年、葉物野菜、鮮魚の産地として価値が問われようとしています。熊本県の販売先は60%が関東向けです。しかも、トラックが輸送の90%以上を占めています。現在の関東向けは3日目販売が基本です。しかし先般取り決め

られた改善基準告示を遵守して運行するならば、4日目販売となる可能性があります。競合産地がひしめく中に九州が3日目販売ができずに4日目販売になると鮮度が必要な葉物野菜、鮮魚は半値か買い手がつかなくなり農業、漁業に莫大な損害が発生します。全国の中で関東に翌日販売ができる県は50%位あると思います。2日目販売と4日目販売の差は大変大きいものがあると思います。関東まで1,300Kmを平均時速80Kmで走行すると、約16時間必要です。4時間に30分の休憩、16時間走って8時間休憩、2日平均で1日9時間以内の運転時間で想定すれば、関東を目の前にしてトラックを進めることは不可能です。違反をしないと関東に市場には届きません。鮮度の良い食材が求められる日本食です。冬に関東圏に九州の食材が来なければおそらく社会問題になる可能性があります。一番困るのは農家です。作っても販売先がなくなるのです。運転手も不足している中に時間制限をすると給料は下がり半数のドライバーが離職すると申しておおります。このままでは流通が麻痺する可能性があります。現在どの会社も関東向けのトラック確保が困難で、残荷がいつ発生してもおかしくない現状にあります。規制緩和を検討しないと生活水準が落ちることにもなりかねませんので、どうかご検討のほどよろしくお願ひします。

○住永委員（熊本交通運輸）

前回の8月6日にもお話ししましたが、消極的な意見と、変な風に理解していたと思うんですけど、そうではないんです。農家が生きていくかいかないかですよ。それと、消費者が食べるか食べないかですよ。これを完全に守っていけば、今、5割と言われましたけど、改善告示を守れるのは滋賀までですから、守れないのが7割はあります。系統ものの野菜が年間700億ですね。系統外の経済連さん以外も入れたら1200億あるんです。このうち7割が違法になっている。これを皆さん方が、もう違法だから運ばなくてもいいとストレートに言っていただければ、消費者も違法だから食べてくれるなど、食べたものは逮捕するぞと言っていただければ、私たちは運ばなくてもいいんです。しかし、今の流通はこれで成り立っているんですね。だから、私たちは変えてくれとはいっていないんです、運用を考えてくださいと。1日刻みでなくて、2日刻みにすれば、向こうで16時間、20時間寝れるんですよ。どうせ、夜中の12時、1時に空車になって、帰りの積み込みは夕方ですから。2日間刻みで運用を1日刻みでなくて2日間刻みで、13時間を26時間に変えていただいて、そして、これも意見に出ていましたけど、連続運転時間も4時間で30分とかではなくて、「俺は4時間持たない」という人もいるし、休息期間も「俺は6時間でないと」というように、人によって性格で違うし、ある程度48時間の間で何時間休みを取りなさいよという風にしていただかないと、緩和じゃなくて、運用を考えていただきたいということです。この協議会は、私たちの業界からお客さまも含めて嬉しいことで、労働時間を短縮しましょう、積み込み時間も短くしましょう、荷待ち時間も減らして下さいよということですから。長距離輸送の実態に見合った運用にしていきたい

というお願いです。先だつては群馬のレタスの話をしましたが、丁度8月1日に群馬は雹が降りました。8月に雹が降る、年間の最高気温が16度以下のところは、群馬と長野しかないんですね。九州に送れる産地が。群馬と長野からしか来ないものを、皆さんたちは、このメンバーは食えないですよ。レタスもキャベツも白菜も。しかし、食べているじゃないですか。トマトにしたって、今熊本からどんどん出ますけど、トマトもですね、経済連さんが来られて一番詳しいんですけど、15度で設定したトマトの生産量、14度にたった1度下げただけで、出荷量は2割違うんです。大きい玉ができない、1箱に入れる数が多くなる。これを、熊本から積めないから千葉で作っている。千葉に作らせている。15度に設定するのに、どれだけ重油がいらいますか。トマトやイチゴをいくらで売らないといけないのか。そういう実態が今あるということです。先ほど言ったように、1日刻みでなく、ドライバーの体質に合わせられるような基準にしてほしいということです。

◆坂本座長

実態の部分で、この前からお話し頂いているんですが、お二人からご意見を頂きました。改善基準の告示を変えろとかいうことではなくて、現実の話の中で適合するにはどうするのかというご意見だったと思う。

○住永委員（熊本県トラック協会会長）

今、現場の悩みというか、非常に苦しんでいるという実態のお話があったが、私ども業界としては、この協議会で目指す目的としてはあくまでも、労働時間の短縮、拘束時間の短縮、労働環境を良くするというはゆるぎない目的ですので、そういう点では、ああいった意見が出ましても、労働時間を長くするという気持ちは一切ございませんので、その点は誤解がないようお願いをしたいと思います。改善基準告示に関する意見は色々ありますけど、告示自体を変えていただくということは申しませんので、ただ、運用面で、1日刻みの分を例えば2日平均で見ただけませんかとか、そういったことが可能なら十分にやっていくことができますので、何とか運用の面で解釈いただければなと思います。この意見の中にも、3時間以上の睡眠を取る場合は睡眠時間を休息时间として見てもらいたいといった意見があるが、細部については、できるところから動いて頂けたら助かります。

◆坂本座長

今の流れで、局長がどうこう言うといった立場ではございませんので、基準はあくまでも基準と言うことですが、運用の中で、具体的な実態に合わせて、運転手さんの実態もございませぬし、労働条件の問題もございませぬので、一応含んでいただきたいということでございます。

④好事例の取り組み紹介

荷主ヒアリングの結果概要について

(事務局より説明)

◆坂本座長

長時間労働の問題については、改善の基本は、やはり荷主と運送会社との話し合いが一番大きなベースになるが、これがどこまでできるのかというのは実際上の問題で、個別にできないのでトラック協会でやってくれという声もあるというのは、この辺の問題だと思います。また、パレット化とか検品作業の廃止というのは、労力削減の部分は、当然、運転手の技術というものも必要になってくるので、それに対応する技術力というのは当然必要になってくるわけですが、それに見合った賃金が保障されていないと、労働者不足、運転者不足というものが起こってくる。この改善案を見て、このとおりできると良いなと思いつつながら、現実には難しいなと思いつつなられたのではないかと。以上の議論を踏まえて、皆様の忌憚のないご意見をお聞かせいただきたい。

○津埜委員（津埜運送）

トラック業界は平成2年の物流二法の改正により、事業者数は1.5倍になっています。しかし、日本企業の物流コストは平成8年をピークに下降しており、事業者数が増えているために、過当競争を引き起こし、それが運賃の低下を招いていると思います。また、トラック運送業は他の産業に比べると安い給料で、労働時間は長くなっています。このことが若い世代の運転手が少ないことの原因の一つだと思います。運転手の年齢層は40歳以上がほとんどであり、これから運転手を確保していくためには、若者から魅力のある業界に見えるように目指していかないと、深刻な労働力不足になる可能性があります。魅力ある、トラック運送業界にするためには、一つの方法として他の産業と比べて見劣りのしない賃金を払うことがあると思います。そのためには、適正運賃を収受することが必要不可欠です。貸切バスのような下限運賃を設定することも必要だと思います。また、近年の燃料価格高騰や高速道路料金の割引減少に伴う費用負担、安全、環境対策のための規制を遵守するための費用負担もあり、企業の利益はほとんど見込めない状況にあると思います。下限運賃の設定ということが必要ではないかという意見です。

◆坂本座長

ポイントは、これからの労働力不足で、若い人をちゃんと呼び込むためには、適正な賃金、適正な運賃、そのためには下限運賃を設定できないかといった意見でありました。適正な事業経営をするためには必要であるという意見です。

○石田部長（運輸局）

下限運賃の設定に関しましては、他の協議会でも出ております。先週開催されました長崎の協議会でも話が出て、その場で議論されたわけですが、紹介させていただきますと、委員の流通経済大学の小野先生から、下限運賃の設定は一つのアイデアではあるけれど、一方デメリットもあり、下限運賃を設定し、例えば九州から大阪まで運んで1万円だとすると、今まで1万5千円取っていた人は、荷主さんからすると1万

円でいけるんだということになり、1万5千円の方は1万円に下げられてしまう。もちろん、今まで5千円で運んでいた人を1万円に引き上げる効果はあるけれど、そういうこともあるということです。色々、メリット、デメリットを考えながら進めていった方がいいんじゃないでしょうかといった意見がありました。確かにそういった問題はあるので、慎重に進めていくべきですねといった場の雰囲気ではありました。

◆坂本座長

この議論につきましては、メリット、デメリットの問題がありますが、ただ、今、こちらの業界の方では、そういった要望が強いといった議論になったということをとどめておきたいと思います。

○住永委員（熊本県トラック協会長）

詳しく事例をご紹介いただきました。比較的大手の事業者さんではないかと思うが、ここに書いてあるものは、ごもっともな話ですが、ある程度のことは既にやっています。私どもの業界では常識のことです。これがやれないところは、やはり規模の小さいところが荷主さんとの協議の中で、なかなか実現できていないのではないかと思います。こういった事例でも、必ずしも良いことばかりではなくて、作業員さんの人件費負担とかも発生することもあり、荷主さんとの綿密な協議の上でないと、実現できないことが多々あります。この協議会には荷主さんも出席いただいているので、色んな事を、できることからやっていかないと、劇的に変えることはできませんので、一步一步、少しずつでも改善できることを、お互いにできることを協調しあいながら、話していく努力が必要だと思います。その努力をしていかなきゃいけないということを、これから将来、運転手さん不足で物流が非常に困難になるという可能性がありますので、そういう状況をしっかりと、今日ご出席の皆さん方にご理解いただいて、その努力を少しずつやっていきたいと思っています。中継輸送の問題などもあるが、業界としてできることは一生懸命取り組んでいかなければいけない。自助努力もしっかりとやっていきますけど、業界の自助努力だけではできないことをご理解いただきたいと思います。行政の方をお願いしたいのは、色々取り組みはやっていきたいが、中々、弱者の立場にある運送業界の方からお願いをしたから、はいわかりましたという状況にはならないということを理解してもらいたい。荷主さんの方に、適正運賃のお願いをしても、運賃を上げてくださいということはコスト負担増になるので、中々簡単にはできません。荷主企業もみんな今苦しんでいます。人手不足に対する政策的な誘導といいますか、そういったところをしっかりとご指導いただきたいと思います。

◆坂本座長

ご要望も含めてということですが、業界の中でも下位グループといいますか、業界から外れているグループといいますか、そういった業者の部分、それと、厳しい状況にある荷主さんのこと、その辺りの考慮も必要だということでした。

⑤その他（意見交換）

○千々和委員代理（ヤマト運輸）

代理で、初めての出席ですので特にコメントはございません。

○矢野委員代理（日本通運）

今、現場で起こっている問題が出ておりますけれども、私どもも元請け企業として、お客様と協力会社の間に挟まって、様々な問題も抱えているのも事実です。その辺りも今後ご紹介していきたいと思えます。

○松永委員代理（本田技研工業）

私どもは、出し側でもあり受け手側でもありますが、このような改善については、メンバーも含めて考えています。色々な物流の方法など、私どもも考えていきたい。

○坂梨委員（経済連）

農業関係と青果物関係を中心にやっておりますので、その辺の状況とお願いも含めて申しあげたいと思っております。私どもは生産農家から作られました青果物ということで、先程、住永社長の方からもご発言もありましたけれども、取り組みとしましては、生産基盤をいかに維持していくか、そして販売をいかに強化していくか、というようなことを取り組んできております。それぞれ運送会社の皆さんと、私ども産地の思いというのは、大きな目指す部分というのは、総論は一緒であると思っております。と言いますのが、やはり安心安全な生産物を、いかに皆さん方の台所にお届けするか、そしてさらに安全供給するか、こういうのが大きな課題でございまして、ただ、各論になりますと、荷主と運送会社の関係の中で、やはり相反する運賃等の問題等もございまして。その辺から、今回の話も出てきているんだろうと思っておりますけれども、やはり、今、熊本の全体の取り扱いが、青果物で、先程は約700億と言われましたが、今年は800億になってくるというような状況でございまして、4割を関東の方にお届けしておりますし、3割がざっくりとしたところで関西、そして1割中京、そして九州管内が2割と、こういうような販売をやっております。そういう中で1点は先程お話しが出ましたけれども、この運送が上手くいくがために、今の改善基準の変更ではございませんけれども、先程もありましたけれども、運用の考え方を、まずはこの熊本地方協議会の中で、一つは提案をしていただきたいということでございまして。もう1点は、逆に私どもに良いアドバイスがあればということで、申し上げますけれども、やはりこの問題は運送会社だけじゃなくて、産地の方もしっかりと取り組んで、現状認識をしていかなくちやいかんということでございまして、その辺が、中々産地にストレートにつながる場面というのが非常に少のうございまして、そういった場面で、産地の認識をこういう機会を何らかの形で、つなげたいということで思っております。お互いがwin-winの関係で進めていかないと、なかなか、最終、お客さんのところに良いものが届かないということにもなりますので、是非この協議会の中で、そういった意見の反映をしていただければと思えます。

○園田委員代理（中小企業中央会）

本日、私は代理出席させて頂いておりますが、私自身運送業界の担当をしております、多くの運送業界の社長さんと話をさせて頂くこともあります。経営指導員といった立場から申しますと、昔の運送業界は経済・社会的観点から見て非常に重要性が高く、そういった部分でいえば安定した時期があったと思います。しかし、近年のこの厳しい価格競争により、各企業のコスト削減策により物流システムの変化があり、その対応で運送業界は非常に経営が難しくなってきた。そして、今日の行政側からのコンプライアンス遵守の問題、荷主からの運賃の問題からも運送業者は挟まれて更に厳しくなり、財政状況と運転資金のやりくりで苦勞されているのが現状です。最近では、破産・民事再生の企業さんが続々と発生してきており、資金調達が厳しいと感じております。

さて、今回のテーマですが、簡単な話で言えば、労働時間を短縮するためには、人をたくさん雇い入れれば良いつて話が出てくると思います。しかし、人件費は固定費ですから、中々企業側もなかなか人を雇えない、そうすると、どうしたらいいかということだということになります。

私が考えるには、今日各社長委員さんからお話がありました、労働条件・配送に係る法律等の緩和や柔軟性を持たせる検討をしていくこと、それともう一つは、この運送業界がこのサプライチェーンの中で末端の位置になっており、卸、小売り、そして運送業辺りの業界がどんどん厳しい薄利多売の状況に追い込まれておりますので、そこから辺の実態というのを色々な方々に知っていただく、こういう風な機会を増やしていただくことが、私は大事じゃないのかなと感じているところです。

○恒松委員代理（農協中央会）

代理ですが、農畜産物の全体的な担当をしております。青果物につきましては坂梨部長の方から話がありましたが、私の方からは3つほどお願いしたいのですが、1つ目は、先程もお話しがありました、画一的な規則ではなくて運用でできる形にしていたきたいということで、これは青果物を担当していた時からのお願いでありました。その他にですね、何度かお話しした方もございますけども、使えるモーダルシフトを作っていたきたいと思っております。特に青果物等々につきましては、その日その日で数量が変わります。天候が、この前まで天気が良かったのに、これだけ曇ってくるとまた減ってきます。中々同じ量出せないということもございますので、使えるモーダルシフトを構築していただきたいと思っております。それとやはり先程坂梨部長からもありましたが、関東に4割、800億のうち4割、中京、大阪に4割、という金額の者が、物量の物が動いております。その中で一番運送業者さんの肩にのしかかっている

るのが、現金として払う高速料金だと思いますので、こちらの方もやはり夜間料金でも、今下っておりますので、また、昔のように戻してもらえればと思います。その3つのことを少しでも話していただければとおもいます。

○谷崎委員（商工会議所）

日頃から経済活動の大きな部分を皆様方に支えていただいているということで、改めてお礼申し上げます。この前テレビの番組で見ましたけど、トラック輸送の関係で、バスの業者の方の実態的なインタビューでしたが、価格競争の中で、申し込みを断れば自分のところに仕事が来なくなるということで、非常に不適正な労務環境の中でも、運行せざるを得ないという状況があるということインタビューで答えてありました。これは、このトラック業界のこととは違うのかもしれませんが、荷主さん側、それを支える輸送業者の皆様方、双方のご理解の下で、物流を双方で支えているということの理解が必要なんではないかなと。先程、課題が示され、その解決の中で、荷主と運送業者の方の話し合いってというのが最終的な結論になっていたのが多かったと思いますが、まさしく荷主業者のご理解も大きな比重としてはあるんじゃないかと。どうしても、契約をする主体の側でございますので、受ける側の運送事業の方っていうのは、中々、賃金の問題にしても、労働環境の問題にしましても、どうしても、その契約に縛られてしまうという実態があるのではないかと、懸念するところです。そういう意味では、双方で、経済活動を支えている、物流業務を担っている、それをダメにすれば経済活動そのものが、なくなってしまうという危機感の下で、双方で同じテーブルについていただくことが一番の解決策ではないのかなとおもいます。そのためには、先程、冒頭に申し上げましたように、受け手側の輸送業者の意識というの、不当な環境の中でも運行せざるを得ない、それでもしますよという、受け手側の意識を変えていかなければならない。荷主さん側にきちんとそれを言うことができる環境というものを、行政をあげて、あるいは、経済界をあげて声を大きくしていかなければならないと感じたところです。

○荒川委員（九州産交運輸）

よくこんなにまとめて下さったなということで感心してます。中身の資料を先程から縷々ご説明いただいておりますが、詳細に亘ってまとめていただいたなと思って、第3回目が楽しみであります。自助努力というのも会長からお話しがありましたが、労働時間の遵守に向かって取り組んでおりますが、オーバーするドライバーはわずかな時間なんですね。我々の中で気をつけていることは、安全に対する取り組み、特に交通事故、労災、品質、そういった事を含めた中で、労働災害を起こして1人が1ヶ月間休んだと、そういった場合他の人にしわ寄せが来ます。そのことによって293時間が守れないというようなことに繋がらないようにしていけないといけないうことを一生懸命考えているところです。運送における改善事例が色々出ていましたが、共同配送というものを皆さんお考えだと思います。色んなところを自社だけで運

行するんじゃなくて、複数の運送会社が一緒になって共同配送を行うことによって改善していく。特にトラック輸送だけでは労働力の不足は難しいんです。JR 貨物、フェリーそういったもののモーダルシフトを使って輸送できる体制づくり、これも積極的に私どもも取り組んでいくようにしたいと思います。

○下川委員（城東運輸倉庫）

先程、津埜社長から資料として出された、年齢別のドライバーのところでも、50代60代のウエイトが、どこの産業でもそうでしょうけど、増えてきているというのが、データで平成16年から平成26年までの差をみると、後10年経つとどうなるんだらうなという風な気持ちで思っております。先程、住永会長もおっしゃられましたが、適正運賃というところが、どうしても我々の業界というのが、90%以上が資本が小さい事業者が多ございますので、荷主さんの部分と、対等にお話しができないというのも事実でございます。10年20年前よりトラックの価格も200万円ほど上がっておりますし、燃料も60円位だったものが100円近くになっている状態で、どうしても、そこを埋めるのは人件費が下がっているという部分が多大にある訳でありまして、ドライバーさんの賃金は10年前20年前より間違いなく下がっておる、上がっていたら我々の業界というのは間違いなく成り立っていないというのが事実だと思います。そこを考えると、我々もやっぱり適正運賃の収受ってことを考えて、我々の努力不足ってことも一番にはあるんでしょうけれども、運送業界だけではできませんので、色々な方のお知恵を借りてやっていかなければいけないと思います。

○上田委員（AZUMA）

このように長時間労働に関して議論がなされるということは、私たち物流業界にとっても、危機感を感じながら、自社努力をするにあたっては、すごくいい機会を与えてもらっているという気がしています。各県からのいろんな意見ですね、問題点に関しての改善的な要望というものが、たくさん出ているからすごいなと思った次第です。それと、スーパーと3者の改善というところが、坂本座長もおっしゃったように成功事例ということで、自社にも参考になるので、社員とミーティングをしてみようかなと思った次第です。努力をすれば、みんなの意見を吸い上げて改善できることなんだと思っています。私の会社も社員のヒアリングをしているところですが、すごく社員も良い意見を持っているんですよ。こういう改善すると、もっとみんなで楽になりますよとか、車に対しても、こういう工夫をしてくれると燃費も伸びますよとか、すごく社員が良い意見を持っているんです。持ち帰って、社員と話したいと思います。それともう一つ、当社もあるお店さんを業者を通じて転配をしている分があるんです。ところが弱い立場でですね、運んでいる途中でドライバーたちが破損していなくても、多分お店の中で陳列をしているときに落としたりしていると思うんですよ。それを当社が運んだものと言ってから、夏場以降から、どんどん返却があつて、私の会社の事務所にはこれ誰がしたとと言いながら、元請けの会社を通じてお客さんには言うんだ

けど、帰ってくるものはどうしようもないので AZUMA さんにとられるが、ボランティアでやっているわけではないので冗談じゃないというんだけど、我々中小企業はちょっと弱い立場にあるというところを感じていただけたらありがたいなと思う。

○山野委員代理（全日本運輸産業労働組合）

代理で参加させていただきました。資料により、皆様の意見を色々とお聞かせいただきまして、荷主、それから運送事業者、そして我々労働者の立場から、それぞれ言い分はあるのかなと思いますけども、今後もですね、実態を踏まえた意見交換をさせていただきながら、この協議会の趣旨でありますより良い方向性に向かってですね、協力させていただければという風に思っておりますので、よろしく願いいたします。

○矢野委員（全国交通運輸労働組合）

労働者の代表という立場で出席させていただいております。この会を立ち上げていただいて非常に感謝しております。これまで、何故これまでこういった会議が立ち上がらなかったのかという風な思いもございます。同時に労働時間の短縮というですね、我々労働組合からすると非常に願ってもない、そういう思いで出席しております。ただ、問題はですね、労働時間を短縮しますと給料が下がります。そこをどう改善するか。ここは大事だと思います。今、若手の採用をやっておりますけれども、入ってきません。大手も入ってきません。何故なら、人気がないからです。きつくて、3K、5K、7Kと言われておりますが、少しずつは良くなってはおりますが、まだまだ、やはり5K位まではいっているのではないかと思います。私はいつも思っているんですけども、運送事業者の子供が喜んでほしいような産業にしたい。自分の所の子供が、よその産業に行ったり、あるいは公務員もあるかもしれませんけども、そういったところではなくて自分ところの会社に「父ちゃんはいるよ」というような、こういう風な会社あるいはこういう産業にしたいとことで、労働者の立場で発言をさせていただきたいと考えております。

4. 閉会

（石田自動車交通部長）

熱心なご議論、大変ありがとうございました。今回、我々で3者に荷主ヒアリングをさせていただきました。実は行く前どんなものが出てくるか、ビクビクしていました。とんでもない状況でトラックが相当並んでいたりとか、ドライバーの方が死ぬような思いで働いている現場を見るのではないかと感じていたのですが、素晴らしい大手の荷主でございました。やはりお互い、荷主も運送事業者も手を結び合えるんだなと感じた今回のヒアリングの成果でございました。このヒアリングの過程では、絶対に名前は出してくれないとか、すごく言われたのですが、やはり、行って具体的に話をしないと、進まないということもございます。我々、今回出した資料でもお分かり頂けるように、決して名前は出しませんので、色んな改善事項は転がっているのではないのかなと思ってお

りますので、是非、我々にも実態を教えてください、それを改善することにより、荷主も運送事業者もみんなハッピーになる訳です。特に、政府としては地方創生をうたってございます。地方創生は何かというと、地方の企業が活躍しないと成り立たないんです。企業っていうのは人でもある訳です。地場の会社がそこに従業員を雇って、そこで営業ができる、そういう風にしていかないと地方創生はできませんので、是非、地方創生ということもあり、これから頑張ってもらいますので、よろしく願いいたします。本日はありがとうございました。