

第1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 議事録

1. 日 時 平成27年8月11日(火) 14:00~16:20
2. 場 所 グランデはがくれ 3F「天山の間」
3. 出席者 委員22名中 20名出席(内1名代理出席、2名欠席) ※出席者名簿参照
事務局 労働局2名、運輸支局2名、県ト協2名
4. 議事概要
事務局より協議会開催を宣言し、議長選出までの間、進行役を務めることを報告
配付資料を確認後、委員紹介については委員名簿及び出席者名簿で代える旨を報告

【田窪労働局長 挨拶】

こんにちは。ただいま御紹介いただきました佐賀労働局長の「田窪」でございます。

本日は、「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(仮称)」ということで、その名が示すとおり、トラック運送事業者の「取引環境」とトラック運転者の「労働時間」の2つに関して議論していくための場となり、行政としては、「佐賀運輸支局」と「佐賀労働局」が共同で対応していくこととなりますが、この協議会を立ち上げるに至った端緒が、厚生労働省が今通常国会に提出いたしました「労働基準法等の一部を改正する法律案」にあるということで、事務局を代表いたしまして、私の方から御挨拶をさせていただきます。

前置きが長くなってしまいましたが、まず、各委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、委員への就任に御快諾いただき、本日の協議会を無事に開催することができましたことを、この場をお借りして、心より厚く御礼申し上げます。

先ほど、協議会を立ち上げる端緒ということを申し上げましたが、その点を少し説明させていただきます。

「労働基準法等の一部を改正する法律案」は既に国会に提出されているところですが、厚生労働省は、労働時間法制の見直しを内容とする労働基準法の改正を進めるために、昨年来より労働政策審議会で議論してまいりました。そこでの議論すべき内容は多岐にわたっていましたが、平成22年4月施行の改正労働基準法において、時間外労働が月60時間を超えた場

合には割増率を5割とする、ただし、中小企業については適用を猶予し、施行から3年経過後に検討を加えた上で必要な措置を講じることとされておりましたことから、その議論すべき内容の1つに、この部分の見直しをどうするかというものがありました。改正法案では割増率5割の中小企業への猶予措置を平成30年度をもって廃止することとなっておりますが、労働政策審議会での議論の中においては、「なかなか厳しい業界もある。」、「根本的な課題を解決しないと、時間外割増賃金だけでは長時間労働の問題は解決しないのではないか。」などの御意見が出されており、トラック運送事業者の方からは、「荷主等の協力を得ないと、業界の努力だけでは、労働時間の短縮はなかなか進まない。」といった御意見をいただいているところです。

このため、トラック運送事業者の取引環境と労働時間の2つの要素を議論するための会議を作り、トラック運転者の労働時間が実際に短くなるような対策を進めていこうということになった次第でございます。

トラック運転者の労働時間を見ますと、佐賀県においては、年間の総実労働時間が、全産業でも全国平均を100時間上回る中、運輸業・郵便業においては、さらにそれを427時間上回っており、運輸業・郵便業の全国平均と比べても235時間長く、非常に長時間労働になっている方々が多いという問題があります。

また、近年、過労死の問題が社会的によく取り上げられており、昨年6月に「過労死等防止対策推進法」が成立し、同年11月から施行されておりますが、先月、7月末に、防止対策要綱も策定されました。このような労働時間の実状を反映してなのか、全国の脳・心臓疾患で労災認定された方のうち、約3分の1が自動車運転者となっており、中には、不幸にして亡くられた方もおられます。

また一方で、そういう厳しい労働環境が世の中にも知られていて、若者を中心としてトラック運転者の人材確保の問題も生じております。

「物流」が円滑に行われなければ経済は立ち行かなくなります。

このため、私どもといたしましては、その物流を支えるトラック運送事業者が健全な発展をしていけるよう取引環境を整えながら、トラック運転者が長時間働くことなく業務もしっかりできる労働環境の整備をしていくことが、非常に重要であると考えております。

こうしたことから、本日の協議会の委員には、経済団体の方々、労働組合の方々、さらには荷主企業の方々にも御就任いただいております。この協議会を、トラック運送事業者の取引環境の改善と、トラック運転者の労働環境の改善をしっかりと議論していく場にしたいと考えておりますので、積極的なご意見をいただくようお願いいたします。私からの冒頭の挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしく申し上げます。

事務局により協議会規約(案)の概要説明を行い委員からの承認を得た後、規約第3条に基づき座長選出。事務局提案として佐賀大学名誉教授、荒牧軍治先生を推薦、全会一致で承認

荒牧座長就任挨拶後、議事に入る

労働時間改善等佐賀県地方協議会における各委員の発言内容

労働局からの説明

議題1 労働基準法等の一部を改正する法律案について

議題2 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

1【小野教授】

協議会の目的は、60時間を超えたら残業代を5割増しに支払うという、今は2割5分。簡単に言うと25%多く残業代を貰えるという話になっているので、労働者から見れば、他の大企業は貰っているのに、貰っていないということであり、使用者側から見ると、そのコストを今の収入でやれるか、会社が続くのかというせめぎ合いなのではないかと思います。どちらかと言うと、そういったことは3年半後に迫っているので、これをどうにかしようとして、立ち上がったのが協議会だと思います。

ところが、それだけ労働時間だけを眺めていても、なかなか結果や対策を得られないと思います。長時間労働になっている背景や要因等をしっかりと抽出して適切に改善していかなければ労働時間が減らないと思います。

他に、改善基準告示ということで、労働時間ではなく運転時間についての改善基準告示についても歴史的な経緯や最新のデータをいただいています。

ただし、佐賀という特徴をみると東京まで出荷する場合、極めて長距離になるという特徴があると思いますので、改善基準告示を遵守して走行した場合、当然のようにルールが決められているので、これは守らないといけないという使命があるわけですが、それをなかなか今日ご出席されている皆様、例えば農産品や工業製品についても、なかなかリードタイムを守れないということがある。例えば、翌々日のせりに間に合わないといったところが出てくる可能性があるのではないかと思います。

ですので、どうすれば守れるか、ただ、もう一方、このルール案も絶対であると考えているのか、あるいは25年前に作られたルールですので、その後の高速道路の走行環境が良くなったことや、エアサスの装着など、トラックの性能が上がっているという状況も踏まえれば、荷主側からの要請にどう対処していくのかも合わせて、ルールの見直しという訳ではありませんが、これに

ついてどうか調整できないか、是非ご議論頂けたら有効な手立て、対策になるのではないかと思いますので、ありきではなく、原因追及のため、まっさらで皆さんが集まっているので、考えていこうというスタンスがいいのではないかと考えます。

2【荒牧座長】

今、先生にアドバイスを頂いたので、できましたら、この全体の形から言うと、この方向性とか組合の皆さん、それから輸送業者さんは仕方がないと思われる程度で、これを歓迎するとは言わないと思う。

組合さんとしては25%から50%になることは文句無いと思うが、問題は経営者側との間でどういうことになるのかを議論するには、トラック業界でどういう取組があるのかを聞いてから議論したいので説明をお願いします。

支局からの説明

議題3 トラック運送事業の実態とそれに対する取組について

3【荒牧座長】

全体の流れとしては、このような資料がありますが、これから議論をしていく時にどういったことをテーマにしていくのか、まずは当事者から意見を求めようと思います。

何が問題なのでしょう。はっきり言いますが、この業界は滅ぶなと思います。定義をしていて、建設業をみてもらうとわかると思いますが、年収380万円と資料に書いてありますが、佐賀では年収310何万円くらい、子育て世代がそれくらいしかいない、おそらくパートナーが100万円ぐらい仕事をして合計400万円になると思います。他の産業をやっている、最低400万円の実益が上がらないと後釜が育たないと言ってきた。おそらくトラック業界も今まで少なくとも何らかの形で供給してきたのではないかと思います。多分農業だと思いますけど農家、農地のところから土地を持っておられる方が小さな畑や水田を手放さないということで、何らかの形で職を得てきた。それは建設業やトラック業であったりしたと思うが、それがほとんど供給がなくなっているという状況にあるから、このままやっていったら滅ぶなと思います。これは建設業でも同じことであるので必死になってやるのであろうと思います。

なので、方向性としては、労働時間を減らしていくのは当然起こると思いますが、どうすればそれを実現できるのかということについて皆さん知恵を出さないと、労働力が供給されなくなってしまい、終わってしまう気がする。

4【馬渡会長】

我々の問題意識としては、残業時間の規制が始まったからではなく、やはり、普通の労働者と同じような労働環境で健康を阻害することなく生活をしたいと、運転手さんも同じことですので、そういう中で今までどちらかという賃金を得るのに残業をたくさんして残業代をたく

さん得られて、普通の労働者の方よりも少しいい賃金を貰えているという傾向があると思います。

ただ、脳疾患や心臓疾患があるなど、あなた達の業界は健康的にアウトですよというご指摘があるように、いくら賃金が得られたとしても死んでしまっただけでは元も子もないという部分がありますので、今回残業時間の 60 時間を超えると 5 割増しだというようなことをきっかけに、我々の業界も普通の業界と同じような年収 400 万円を超える部分を実現していこうということを含めて話していかなければならないと思っています。

普通の会社ですと残業時間を、例えば会社がこの時間残業しなさい、これから先は残業しては駄目だというふうに指導をすると、だいたいできるが、この業界は、会社を出発してから発荷主さんの所で手待ち時間がある、それから途中で渋滞がある、若しくは事故が起きると時間が伸びるということがある。そして、着荷主さんが今回一番問題になると思いますが、着荷主さんは我々と面識がなかったり、全然関係がなかったりするんで、簡単に待たされたり、場合によっては 8 時間ぐらい待たされて、朝 8 時に到着しなさいよという指示があるから皆、一所懸命に 8 時に着くようにするんですけども、やはりそこで並んで夕方 5 時ごろにやっと荷卸しができるというふうな実態がゼロだと言えない状況なのは、みなさんお分かりだとは思いますが、言えない状況にあるので、せめてその辺のルールをいろんなやり方があると思うので、荷主さん、それから発荷主さん着荷主さんにそういった話をきちんとして、後は予約時間をとるとか病院と同じように、そういったことができるように是非話をしていただかないと、我々もどこまでいっても残業時間を会社がしては駄目だとすると途中で帰ってこないといけなくなるので、残業時間を抑制する部分、それから、抑制はするんだけど、じゃあ収入はどうするんだという話もあるので合理化したうえでお互いに何とか賃金、若しくは運賃をこういう水準でくださいという話を取引環境の改善をしていかないと本当に生き残れないという風な危機感を持っておりますので、闇雲にいろいろなことを荷主さんや労働者のほうに、こうしてください、ああしてください、と言う気はないんですけども、問題意識の上でお互いに、三方一両得なのか三方一両損なのかはわかりませんが、解決方法を探りたいということで、今回お話をさせていただいておりますのでよろしくお願い致します。

5【青柳委員】

背景と要因のところでございますと、平成 2 年の物流 2 法の改正に始まって、所謂、規制緩和で結果的に今、25、6 年経って業者が 1.5 倍で荷物量が約 20 億トン減っていると思います。そういった意味では、まさに価格破壊が起きて今どうしようもない状況、加えて環境へのコスト負担、また、安全へのコスト負担等まさに業界は負担の嵐が吹き荒れている。税金もそうですけれども、トラックに関わる税金は 8 つも、9 つもかけられている状況にあると思われま

す。そういった中でやはり、経営者側も必死に従業員を守ろうと経営努力をやっているが、既に経営努力だけでは立ち行かない状況になっていると思われま

す。我々の所でも 1997 年を 100 とした場合に、当時、私たちが所属している佐賀の場合は一時金でも年間 80 万円ぐらいの一時

金がありました。しかし、今は40万円も年間でいなくなっている実態であります。そういう意味では、まさに言われているように平均年齢は40代の半ば、バスもそうですけども、なかなかそういう状況であれば労働環境も悪い、労働状況も悪い、時間が長い、給料が安いとなると、本当に業界がこれから成り立っていくのが非常に心配をしています。まさに、高齢化集団になっているということでもありますので、いずれにしても我々の所も荷主の理解を得て、やはり収受料金を上げていかないと企業も従業員に給料を払うことができないということですので、今回労働局さんが入ってあることは非常に画期的な取組だだと思いますので、是非そのところを本音で話し合っていければいいかなと思います。

6【荒牧座長】

組合としては労働局さんがいることに問題はないということですよ。方向性としては労働時間を短縮して、少なくとも死者が出るような疾病が及ぶようなことをできるだけ減らしたい、という方向性については協議されているということで、それは経営者側も同意していることであり、それを阻害しているのはどういうものがあるのかというのは、今言われた荷主さんとの関係で、まだ、所謂、デフレ化ということが継続しているという認識ですか。

7【青柳委員】

私としてはやはり、荷主従属型産業と言いますか、荷主に逆らえないということですよ。逆らうと他業者に行ってしまう。

8【荒牧座長】

しかし、他の誰かが行けるだけの余力があると、輸送業界にあるということですか。すなわち、何%か、例えば5割増えたとして、ジャンク的に含めて、はっきり言うと社会保険も払っていないような業者さんがいると仰っている。

むしろ、この前の適正化協議会で話した時に、労働者側から加入しないという人がいると言っていましたよね。すなわち、ジャンクを含めてまだ余力があって、荷主さん達は文句を言うのであればほかの所に頼むよ、という状況がまだまだ続いていますか。

9【青柳委員】

まあ、いくらかはまだ残っているんだろうと思います。

そもそも3,516時間ということに、一般論からすると産業間の格差が広がっているということですよ。

10【荒牧座長】

状況がまだわからないので、例えば建設業は5年前にそういう状況だった。ところが、今は変わりました。

潮目が変わったというか、受ける人がいなくなった、受ける人がいなくなって皆が慌ててどうしたかという、今度は品質確保法を使って、ちゃんとした品質を守るためには労働者の賃金が一定以上でなければならないと国が言い出した。

そのような手法でやっているが、まだ、ほかがいるからいいよという状況がしばらくあるというなら、まだ苦戦が続くのではないかと思うし、そのうち気が付いたら運ぶ人がいなくなっているということが起きてしまう危機感があると思います。

建設業もそういうことがわかってきたから、必死になって今、後釜を入れようとしている。佐賀大学もこの前までは就職が無かったのに、今はたくさん求人がある。人間の構成が変化した時のカクンとしたところがあるので、そんなに悠長な話ではないような気がしている。

11【小野教授】

おそらく需給バランスのことをおっしゃっているのではないかと思います。先ほどの運輸局のデータを見ても、平成2年からトラック運送事業者が極めて増えているが、貨物量が減っていると単純に取り合いになることになる。簡単に言うと、運賃は昔は認可制だったのに、今は届出制になっている。そうすると自由に近い運賃ですので、ちょっとでも条件にそぐわないところは、「さようなら」となってしまう現状だと思います。

端的な問題は、燃料サーチャージだと思います。燃料については新しい制度ができて、別建て運賃でガイドラインを示させていただきましたが、荷主にいくと、「さようなら」というきっかけにしかならないという状況にありますので、結局、最終的には事業者が多い、貨物は一定であるということが最大の要因だろうと思います。

ですので、国交省の取組にもありましたように、正直者が損をしないように、あるいはレベルが低い事業者が退いて、残っていく人たちがしっかりとこれからの事業を支えていくだけの高い収益性をあげていけるようにしないと、結局は潰れていく産業になると、ただ、物流は潰れてはいけない産業なので、どうにかしないといけないというのが一番の課題ではないかと思っています。

12【江口委員】

荷主の立場ということで、今回いろいろな話を聞いた中で我々が運賃を高くしようと言えれば全てが丸く収まると思うのですが、その部分というのは、やはり我々も利益を上げていくということを担っています。その部分を勘案しながらお互いが共存共栄していく中でやっていくしかないと思っています。

生鮮や鮮魚といった部分はわかりませんが、我々の業界では残業が無くなるように荷物を早く出すというのは可能だと思います。しかし、2日で行っていたところを3日になった分の運賃をたくさんくださいという話になる。安全面のところを考えると当然そのような部分も必要だと思いますが、総論賛成、各論反対といった非常にその部分については正直ジレンマがずっとあるといったことが正直な感想です。

それと、やはりいろんな業者さんが常に売り込みに来るという部分が、やはりあります。今の運賃はいくらですか、もっとお安くできますよ、という感じに来られるところがある。しかし、いろいろな部分を踏まえて単純に安いところに飛びつくというところはあまりありませんけれども、それでもやはり価格を上げてくれという部分については、なかなか非常に厳しいのではないかという率直な荷主側の意見だと思います。

13【荒牧座長】

まだ、そういう点で言うと誰かが交渉をすれば他の方が来られるから、他の方に「お願いします」ということになる状況ですか。経営努力でやっている部分とギリギリでやっている部分がわからないが、ある相当の技術を使って経営努力でやっている会社もあるでしょうから、その部分がまだちょっとわからない。

14【松尾委員】

私たち JA は農家組合員の無条件委託販売方式を行っています。農家も実は自営業ですので、確かに再生産可能な農産物の価格なのかということもあって、今、物流改革をしないとイケない時期なのです。特に農産物の中でも、青果や果樹とかはなかなか選果場が多岐に渡っているので少量多品目を扱い集約し、大規模な総合野菜収集出荷場を作れば効率的になるのではないかと思います。農家の方に値上げをするということはなかなか言えないことなので、我々の出荷の単位やお客様の集約をするなどをもって共存共栄をして、トラック業界ともやっていかなければならないと思います。

農家も再生産できるか際どいところであるので、なかなか値上げ等は難しく、経営努力が必要だと思います。

15【荒牧座長】

基本的なことは方向性について、労働時間を短縮することをしっかりやらないと労働者が来なくなると思います。

大学の教授として、今の若い人は賃金もそうだが、労働時間もものすごく気にする。例えば、舗装会社はものすごく賃金が高いが、最近の舗装会社は夜中に仕事をするので定着率が悪いので悪戦苦闘しているが、会社はなくなることはないが賃金は上げてくるのだと思いますが、今の若い人はものすごく労働時間を気にするので、昔みたいに滅私奉公のようなことはなくなるから、そういう業者は辛いので賃金を上げてくると思います。それぐらいしないと受けないと思いますが、段々と舗装会社は交通の邪魔にならないように夜だけやってくださいというニーズが強いのでそうになっていくと思います。それはわかるが、労働者がいなくなる可能性が十分にあると考えられます。なので、頻繁に就職依頼に来られるので定着率が悪いと思います。そういうことになりかねないと思うので、どうやるかが問題だと思います。そこで、運輸局さんが示された案についてご意見はありますか。

16【田中委員】

基本的なところで、この協議会の意見取りまとめした分に関してですが、同じ協議会が国のほうでも実施されていますが、どのように反映されていくのかの説明がなされていない。佐賀だけで単独で実施するのか。あるいは、取りまとめを国のほうに持って行って全国的に実施していくのか。そのあたりはどうなっているのでしょうか。佐賀県だけで努力しても思うようにいかないことも多いと思うがいかがか。今回の協議会ができた目的が何かあるはずですから、どうでしょう。

支局からの説明

議題4 地方協議会の今後の進め方について

17【石田部長】

中央と地方の関係、基本的取引環境、労働時間、地域、個々の状況によって千差万別である。中央でもメンバーはそろっているとは思いますが、地方の地域事情を踏まえて議論をしてこれを中央へ伝えていくというのが地方協議会の役割。しっかり議論すればそれだけ中央へ反映できることになる。

18【田中委員】

簡単に言うと、メインは実態調査のような気がします。それがどう反映されていくのかというところではありますが、私は、佐賀運輸に来て7年になりますが、その前はJAのほうにいましたので、荷主的な立場もだいぶ分かると思っております。ただ、基本的には少子化の問題が、根本的には全産業に影響が出ていると思いますし、トラック業界は特に抜きんでいて、先ほど資料を見たら47歳って大変な年齢ですよ。運転手さんの平均年齢、黙っていたら5年後はそのまま上がりますよ。50何歳に平均年齢が。だから、私が25歳の時に給料が、失礼ですが中学校しか出ていないから運転手になって、同じ25歳で給料が私の倍貰って非常に羨ましかったですよ。トラック運転手の方ってそんなに給料が高いのか、と思いました。

昔は、社会現象とは違うと思えますけど、荒牧先生の言うように私たちも高卒の方に行きましたけど全然駄目で、話を聞いていたら、やはりきっちり8時から17時まで働いて、後は自分の時間のある産業に行きたいと、残業のある産業には行きたくないと話していると、今の生徒さんは給料が高くていいと、家から通えるので佐賀は食べられる所と住む所があればいいと、そんな話をしていたら一人もうちに就職したいと言う人はいませんでした。本当にどうなるのかと、今、一番心配しているところです。

じゃあ給料を増やせと言われても、同じ時間働いていても残業が今度50%になると言われても御社が払ってくださいと言われてるだけに聞こえます。ただ、運転手さんはどうしても長

く働いたほうが給料が高くなりますから、中には日曜日に仕事ありますか、土曜日に仕事をくださいよと、そういう運転手さんがまだいるんですよね。ところが、全国的な労働の関係としては、減らしなさい、減らしなさいとしか言っていないんですよね。運転手さんが過労死関係で間違いなく、運転手さんの平均年齢が上がっているのも間違いなく出てくると思うんですよね。50歳以上でもっと死んでしまいますよ。普通の事務をしている人でも皆そういった病気が出てくると思います、50歳を過ぎたら。なので、そういった関係はもっと多いのではないのかと思います。まあ、とりとめのないこと言いましたけどね。

19【荒牧座長】

ちょっと皆さんにお聞きしたいんですけど、ここに私があらかじめ資料を貰った時にこれを見たときに、荷主企業と輸送事業者の協力による長時間労働の改善に向けた取組事例があって、これの大部分が運輸局の方から示された、所謂、手待ち時間や拘束時間の削減といったところで見るところなんですよ、この事例のほとんどが。

ということは、やはりお金のことは当然あるし、できることなんだろうが、賃金と関係ないところで拘束時間を延ばされているところや、労働時間が延びているってことは非常に多いんじゃないでしょうか。多いとなると、これは先ほど言われた書面化の事業というのは、これを全部記録しようということの1つの方策だと思うんですけど、そういうことで荷主さんとの関係が言わば対等になって、そういったものが減っていく可能性があって、ここの改善事例を見ると改善されたんでしょう。

やはり、そこのところがお互いWIN・WINというか、両方もちゃんと通信体系とかがうまくいって、後は何時に着くかとかや、こちら側と受け入れ側が何時に着くかがうまくいけば拘束時間が短くなって、お金の移動とか関係なしに労働時間が減っていくことに運輸局さんが言っている書面化というのは有効なんだろうかと、あるいはそれほどでもないのか、といったところをお聞きしたいと思って。

20【小野教授】

多分、先生の問題視されている部分は2つあったんだと思います。1つは、事例にもありますように手待ち時間、先ほど着荷主の方で特に長い、集荷に行って1時間、届けに行って2時間毎日待たされると、1日3時間待たされるんですよね。ですので、待ち時間をうまく計画的に、例えば、到着時刻を指定することによって減らしていくということは、まさに運賃とは関係ないことですので、荷主さんの協力があればとてもいい効果が得られるのであろうと思います。一応、手待ち時間は労働対価の支払対象となっていますけれども、賃金は減りますけれども、それで月間数十時間減れば先ほどの統計も随分変わってくるのではないかと思いますので、直接的に運賃と言わず、お互いに生産性の上がらないような無駄があれば、それは排除しようと、まさにこの動きはいいだろうといくつか取り上げていると思います。

それからもう一つは、今度は荷主とトラック業界はパートナーシップができていいのか、W

IN・WINかと言うと、そう現実にはなっていないので、それをやりたいがためにパートナーシップ会議を開くといったところもありましたけれども、現実には荷主が取って代わる運送会社はたくさんあります。

実際に、例えば収益を上げる、賃金を上げようとすれば当然のように運賃に跳ね返ってくるので、そういった意味ではコストをこれ以上あげられない、無理だというところがありますので、これはなかなか難しい問題だろうと思います。WIN・WINは現実的には、ただ、今回の労働時間ということに合わせて幅広く検討しなければ解答は出ないと思いますので、例えば、佐賀県の特性上、東京まで出荷する、先ほどJAさんがおっしゃっていましたように、コスト的にも無理です。もしも上げた場合、競争力が無くなります。他の地域の野菜に取って変わられます。うちだけ高いってのは現実的にはあり得ないということがあります。

でも、運賃はどうするのか、うちの方はどうにもならない、どのコストをどうシェアするかというところが、やはり一緒に手を組んで協議してお互いに問題意識を持っておかないと、結果的に自分のエゴだけで突っ走ろうと言ってもなかなか難しいということがあります。問題を共有してどうすればいいのか、単純に運賃を単価なのか、あるいはそうではなくて待ち時間を減らす、あるいは回転を良くする。そうすると同じ単価での収益性が1. 数倍に上がってくるがありますので、そういったところで着地するような、モデル事業をやるということです。そういう部分をいくつかアイデアを出しながら、佐賀県の特徴を日帰り運行圏や長距離輸送、あるいは手待ち時間が長い事例といったものを実態調査であぶり出して、それを解決していくようにすれば、面白い取組だと思います。是非今後の展開というものをすべての人たちが一緒にテーブルについて、いい案を出してもらっていただければいいと思います。

21【荒牧座長】

私は、基本的にこの前の適正化の協議会の中でも不満が出ていたので、非常に大きいのだと思うので、なかなか荷主さんに理解をしていただけない。先ほどおっしゃっていたように、労働時間に入っていて対価を払うべきだと思うのだけれども、全然そういう感覚のない発荷主さんとの契約関係にあるのでいいのだけれども、着荷主は数時間待たされたり、自分で降ろせと言われてたり、そういうことなのかと初めて私も聞かせてもらったので、そういったことは労働局側からは何か問題にならないのかと思いますけど、どうでしょうか。待ち時間とかは、どういう感覚でおられるか。

22【労働局】

非常に大きな問題だと思います。もちろん手待ち時間というのは労働時間に含まれますので、私も聞いていて非常に興味深く思っていたところですけども、荷主はそういった、ここに待って行ってくれということをおっしゃったかもしれない。これは荷主のコストは発生しません。

一方で、トラック事業者側のコストというのはどんどん待つたびに上がっていくと、それが労働者の賃金に反映させなければならないので、そういったところも出てくる。

それからもう一つは、改善基準にも関わってきますので、その辺のところを手待ち時間を効率化することによって、改善基準遵守にもつながってくるというところを考えている。

23【鳥屋委員】

最終的に労働時間の改善というのは、どうしても我々の業界とですね、荷主さんとの話の中に業務部ごとにいろんな業務の中を見て効率化という部分に、やはりお互いに話をしていくということが一番かと思います。ただ単に運賃を上げてくださいとは、どうのこうのではなくて、そういった環境が整っていけば会社としても収益が出ますし、収益が出たところからまたドライバーに還元できるという風になってくると思います。

荷主さん側も、センターの作業とか倉庫内で作業されている作業員さんの時間あたりもですね、そうなればおのずと下がってくるから、荷主さんの方もそういうところから多少なりとも利益が出てくるのではないかと思います。

そういったところでお互いにWIN・WINでいうと、今以上にお互いが負担するのではなく、そういう風なところから効率をアップして利益が出たところで話をしていくべきかと思います。まずは、荷主さんとそういった改善点をお互いに話せる環境が必要かなと思います。

それと我々の業界の悪いところをと言うといけないかと思いますが、敢えて言いますと最低車両数とかを以前から話をされていたと思いましたが、まだきっちりと済んでいないと思います。そういったところをきちっとしてもらわないと業界としても困るし、それと建設業あたりになれば5年に1回きちっと更新とか、2年に1回は検診をして等級が決まりますよね、不動産なんか5年に1回は更新ですかね。認可の。

運送業の場合はそれが全然ないので、やはりきちっとやることはやる。やらなくてもこのまま適当にいくというところで業界のレベルもやっぱりバラバラというところが原因の1つだと思います。そういったところが運賃の低下というところで今現在の状況かなと思いますので、その辺すべて含んだところで話を進めていったほうがいいのではないかと思います。

24【宮原委員】

私は、こちらの諸先輩たちの中で若い世代だと思いますけれども、本当にこれからの物流を頑張っていこうという中で非常に不安が多いです。その中で、このような会に参加させていただいて非常に光栄だと思っております。

その中で、先ほど申されましたけれども、問題は1つではありません。いろいろ解決する部分があります。もちろん荷主様と待ち時間の話を詰めて削減できるものもあります。しかし、それだけでは解決しない部分もあります。100%解決するとは言えないと思います。待ち時間の話になりますけれども、待ち時間のほかに、付帯作業の問題もあります。

例えば、ある工場に行って、うちはこれを2階で使うから2階に持っていけと言うような形で付帯作業も要求される場合があります。そういった作業もサービスの一環として我々は受け止めている部分もありますし、それは業界が悪いのか、お客様が悪いのかという部分もあると

思います。

それと、あと問題としては、先ほど認可が規制緩和になってから下請業者がたくさん増えたということもありまして、大きな問題として実態調査でわかると思いますが、運送屋として、やはり元請、下請、孫請け、ひ孫請けというみたいなどころの実態も出てくると思います。

ですので、運賃がほんとに低い、給料が低いという部分もこういったバランスの中で生まれている部分もありますので、そういった部分というのは、みなさん知っておいていただきたいと思います。その中で、やはり給料がある程度払えている運送屋さんもあるし、全然払えていない運送屋さんもある。保険に加入している運送屋さんもあるし、加入していない運送屋さんもあるというバランスの中で出てくることもいっぱいあるかと思いますが、そういったことを包括的に解決しながらやっていかないと本当に解決しないと思いますので、なにとぞよろしくお願い致します。

1日8時間で年収400万円を創りたいと思っている1人なので、なにとぞよろしくお願い致します。

支局からの説明

議題5 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

25【小野教授】

佐賀県の場合は、20社の事業者さんで各社5人のドライバーをそれぞれ1週間、それぞれ20社さんについては、支局の方でいろいろ規模を考えながらサンプリングされると思いますが、事前に調査協力の意思を確認されているでしょうか。

他の県では一部、事前にトラック協会の方で調査への協力の意思を確認したのち、そこから取っている。そういうことになりますので、意思は取りました、送りました。3割回答だと足りなくなりますけど、そこら辺のところをちょっと教えてください。

26【運輸支局】

回収については、少し多めに確実に取れるであろうという、ある程度の数字を調査対象の幅をもって調査をしようと考えています。

ランダムの実業者さんになりますので、その先については調整をしていこうと考えています。

27【荒牧座長】

(調査協力については) うまい方法でないと拒否される恐れがあるので、私はアンケートがきたら拒否することになっているけれど、このことは是非協力的にやってもらわないと、やはり基礎データを取れないと文句も言えないですから、トラック協会さん申し訳ないけど、これだけはいろいろ手を回していただけないかと思います。

協力するようにご指導していただければありがたいですね。そうしないと、多分、役所のほうが動けないし、全国的にやっているときに佐賀だけ妙なデータになってしまう。うまくやっていく方法をお互いに協力し合って、できるだけやっていただきたいなと思います。

28【馬渡会長】

今、おっしゃったような観点で言うと、ランダムに来た時に、例えば我々の支部がありますが、支部の会員の皆さんに本当に答えるねと話を聞くと、するとなかなか名前を出してまで荷主さんにこれは使いませんと言っても荷主さんに聞こえそうで、そもそも回答したくないっていうところが多いですから、そこでこう、この間からいろんな支部長さんともお話をしていたんですけども、できれば統計使用をされるのであればランダムにとられるということですから、うちの適正化で各社に番号をふっていますので、その番号の中ですね。ここに例えば、貴社名と書かれていますけれども、何番とか1番とか、適正化の1番とかにして、誰にも分からない、で、1番がどういった会社かをもし、統計使用上必要とおっしゃれば、適正化でわかりますから。この規模とか下の保有車両台数とかは全部書いてもらうつもりですけども、貴社名とか住所とか、そういうのに関しては番号で処理させていただこうかなと。まあ、今日会議が終わってからご相談しようと思っていました。そうすると皆ちゃんと書いてちょうだいと、きたら書いてくれんねと言う話が大手を振ってできるのかと思います。本当のことを書いてもらわないと意味がないですね。これは実態調査をしても格好良く、うちは全然問題はありまして書かれた日には、佐賀だけ全部問題ないって書いてある話じゃちょっとあり得ない話だと思いますので、そこら辺のところは工夫をさせていただきたいなと。

それとついでですけど、調査も9月っていうと比較的暇な時期にこの調査の時期が当たっていますので、できれば6ヶ月後の3月に同じあたりのところをもう1回補足資料でとっていただくと、その3月の時は忙しくてどうしようもない、車も集められないという時の実態を分かっていたきたいなと思います。想定はされていないと思いますけれども、是非もう1回、6ヶ月の分もとっていただくと嬉しいなと思います。

29【荒牧座長】

全国で統一しておやりになられるでしょうから、中央委員会とかで議論していただいて暇なときにとっても意味ないよという意見が出ていましたということも上げてもらってもいいですか。それと先ほど馬渡会長がおっしゃったように、少しやり方を考えてプレッシャーがかからないように、非常に佐賀の人たちは生真面目な人が多いから、気になる人が多いと思いますのでちょっと工夫してください。お互いに。

30【江島委員】

私たちの業務と致しましては、荷主側、また運輸側お互いに私たちの大事なお客様ということで、支援する立場からは是非、仲良くやっていただきたいというのが本当の気持ちです。

調査票のところで気になったところがあって、パイロット事業とは各都道府県で、まず作るのかが一つと、それと先ほどランダムにという風におっしゃっていましたがけれども、ランダムにとることが最大公約数として佐賀県を代表して、こういう性格ですよという風なことで理解できるのかどうか、あるいはランダムではなくて意図的にこういう風なところをとらないと佐賀県の性格というのは表れてこないというものであれば、ランダムでとるよりもしっかりとした佐賀県の代表するような特徴を示すところを意図的に選ぶのが大事なのではないかなと思いました。ただ、その時にまた会社が明らかになるのはどうかと思いましたけれども、という点です。

全国で寄せたやつが基本的にこの業界の性格を表していると、それを踏まえてパイロット事業を仕組む、それを47都道府県にばらまいても各都道府県で消化できるというのであれば、これでいいのかなと思いますけれども、各県でパイロット事業をつくるのかどうか、それとランダムにとることで佐賀県の運輸業界の性格が表れてくるのではないかと、というところがちょっと気になっていました。

31【運輸支局回答】

パイロット事業については各県で実施すると思う。ただ、詳細についての情報はないため、わかり次第委員の皆様へ連絡します。

対象はランダムにとるが、佐賀のカラーも出したいとのご指摘ですが、最終選考については運輸支局が行うこととなるが、手法についてはトラック協会と調整検討させていただく。

32【荒牧座長】

先ほど言ったように、トラック協会さんとやり方についても、それから評価の仕方についてもご相談いただいてよろしいですか。

33【小野教授】

今日はキックオフという会議でございます。スケジュールによりますと3年半これが続くわけですから、あまり急がずに、まず、実態をしっかりみんなで共有しようじゃないか、そこから始めてですね、いい成果がでますように。特に、WIN・WINの形になるように3年半を迎えられたらいいと思います。よろしくお願い致します。

34【馬渡会長】

先ほど松尾常務が、農産物のことをおっしゃいましたが、例えば、JAさんのものを首都圏までに運ぼうという時に、我々が労働時間とかいろいろな部分を守って運ぶとすると、やはり高速道路を使いたいと、高速道路を使いながら、より体が、健康を害しないでやれるようにしたいと。でも、江口さんいみじくもおっしゃいましたが、料金の問題もあるわけじゃないですか。首都圏の近くの栃木とか群馬とか、あの辺の農協さんと佐賀の農協さん絶対

的に同じものを作っても、農家の方が値売りは一緒でも料金は必ず違いますので、我々としては高速道路をいろんなものを運ぶにしても高速道路上制限とか、1万円でトラックだったら運んでいいよとか。バスの方もいらっしやると思いますが、そういった運動をしたいなと思う時にJAさんとかJF（漁業協同組合）さんとか、若しくは荷主さんの団体の方と一緒にそれは絶対にやってほしいとか、そういう風に一緒に言っていただけると問題の解決、お金がかからない、政府がお金をかかりますけれども今からTPPとかいろんな話が出てきますので、よろしければ外国から安いものを安い船で運んできてどんとやるくらいなら、国内の競争力を保つためにそういうことをしてくれと言っていただけると、我々も「そうだ、そうだ」と言っていけるので、一緒になって手を結んでやれるのかなと、そういうことをやりながら時間の改善とかできると非常に嬉しいなと思っていますので、是非よろしくお願ひしたいと思います。

35【松尾委員】

それこそ地方創生の話で、TPPの動向も踏まえ、これからどんな風になるのかというのが一番ですよ。私たち農協法の改正のことも控えているので、ただこれから3年、私たちJAグループも本当の意味で農家のためにコスト削減して所得向上するようなやり方を考えていきます。今のままの、例えば流通システムだけでも、拠点でもいけないと思っていますので、先ほど言われた待ち時間も含めて、できることからやっていきたいし、高速道路の話は逆の発想もありますから分かりませんが、まあ、やれることは一緒になってやろうと思います。それがお互いのためだと思います。私たち組合員のためになるということであれば積極的にやりたいと思います。

36【荒牧座長】

この会議自体はどういう成果を皆さん協力できるのかがなかなか分かりにくいですが、私は、トラック協会の適正化の座長をさせてもらって考えているときに、労働局さんと一緒に仕事をやれば改善されるかもしれないというテーマでもあるので、労働時間の短縮という大きな国の政策としても一つの切り口にして、トラックの関係者、労働者の人たちと労働環境の改善のところまで議論ができるのに労働局さんの参加は非常にいいと思いますので、こういう機会を使ってそれぞれの立場で健全なものに練り上げられていくといいかなと。方向性としては間違っていないと思うんだけど、たぶん労働局のところも、所謂、規制を持っている力と、運輸局の育てていく力が両方揃わないとなかなかうまくいかないだろうと思うので、是非、そういう視点で皆さんの協力でこの会議をやっていければ、実りのあるものになるのではないかと思います。

ですから、この会議が意味のあるためにご協力していただければと思います。

【久保田九州運輸局次長 挨拶】

九州運輸局次長の久保田でございます。

本日は活発なご議論をいただきありがとうございました。

トラック輸送は日本の物流の約8割を占め、佐賀では9割、日本経済を支える重要な役割を担っております。持続可能性を脅かす課題、労働環境の問題である。労働環境の改善なくしては、トラック業界の将来ない。労働基準法改正を契機にトラック事業者だけではなく、荷主企業、組合、行政サイドが参加するこようゆう場ができたことは非常に重要な機会である。画期的な試みである。国土交通省においても様々な施策を講じて参りましたが、業界の自助努力、単独の省庁だけでは解決できない状況でございます。

本協議会において、これから3年半で、活発な議論を頂いて、佐賀の地位特性を織り込んだ込んだ実のある改善策を中央へ提案していきたい。

委員の皆様のご協力を賜りますよう、引き続きお願いいたします。