

第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長崎県地方協議会 議事録

1. 日時

平成27年8月10日（月） 14時00分～16時00分

2. 場所

住友生命長崎ビル 地下会議室

3. 出席者

宮原	和明	長崎総合科学大学	名誉教授
小野	秀昭	流通経済大学物流科学研究所	教授
松永	安市	長崎県商工会議所	専務理事
山田	誠治	長崎県中小企業団体中央会	事務局長
山口	裕志	全日本運輸産業労働組合連合会長崎県連合会	執行委員長
高田	賢一郎	三菱重工業（株）長崎造船所	総務法務部長崎総務グループ長
板谷	恵順	長崎県漁業協同組合連合会	鮮魚冷凍部専任部長
川見	義昭	（株）エレナ	総務部長
松本	一秀	日本通運（株）長崎支店	支店長
出口	義男	ヤマト運輸（株）長崎主管支店	安全推進課長
鈴木	正直	タカラ長運（株）	代表取締役
井石	八千代	（株）井石	代表取締役
佐藤	正文	長崎雲仙運輸（有）	代表取締役
馬場	邦彦	幸運トラック（株）	代表取締役
西辻	松好	（株）ミラージュ	代表取締役
塚本	政治	（公社）長崎県トラック協会	会長
森永	正二	長崎県産業労働部	主任主事
大塚	崇史	厚生労働省長崎労働局	局長
久保田	秀夫	国土交通省九州運輸局	次長
石田	勝利	国土交通省九州運輸局自動車交通部	部長
藤江	英俊	国土交通省九州運輸局長崎運輸支局	次長

なお、内田委員（長崎県農業協同組合中央会 専務理事）、並びに
五反田委員（日本ハム（株）諫早プラント 工場長）は、所要のため欠席。

4. 議題

- (1) トラック輸送における取引環境・労働時間改善長崎県地方協議会について
- (2) トラック業界における労働時間等の現状について
- (3) トラック輸送事業の実態とそれに対する取組について
- (4) 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
- (5) その他

5. 資料

- 資料1 トラック輸送における取引環境・労働時間改善長崎県地方協議会について
- 資料2 トラック業界における労働時間等の現状について
- 資料3 トラック輸送事業の実態とそれに対する取組について
- 資料4 トラック輸送事業における長時間労働の実態調査について

6. 開会の挨拶

(大塚長崎労働局長)

長崎労働局の大塚と申します。よろしくお願ひいたします。委員の皆様方には、本当に、大変お忙しい中、また、この暑い中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。第1回となります本協議会、開催にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。後ほど担当より、詳しいことは申し上げますけれども、平成20年になります、労働基準法が改正されまして、月に60時間、これを超える時間外労働につきましては、従来、割増賃金率は25%だったんですけれども、これを50%以上にするという改正が行われております。そして、これは、もう施行が平成22年4月からもうすでに行われております。しかしながら、全ての企業に対して一律にこの基準を適用するというのは、やはり環境がまだ整っていないということでございまして、中小企業への適用は当分の間、猶予してきたところでございます。そんな中で、本年になりまして、本年の2月13日になりますが、厚生労働省の労働政策審議会におきまして、建議がだされました。その建議を受けまして、4月3日閣議決定において、この中小企業への猶予措置を廃止して、平成31年4月からこの50%以上で割増賃金率を全ての企業に適用することとされまして、その関係の法案が国会に提出されたところでございます。この労働政策審議会の建議を受けましては、猶予措置の廃止にあたり中小企業において、特に長時間労働者比率が高い業種を中心に、関係行政機関や業界団体等との連携のもと、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進めることが適当であると付言されておりました。トラック業界はまさにこの長時間労働者比率が高い業種に該当するというところでございまして、本年5月20日には早速、割増賃金率引き上げに向けた環境整備のための第1回中央での中央協議会が設置されて開催されたところでございます。さらに、各都道府県においても地方協議会を立ち上げて、地域性や荷主の業

態等にも考慮した検討を進めることとされております。本協議会もこのような経緯のもとで長崎県に設置されたものです。本日の協議会開催に先立ちましては、九州運輸局、同長崎運輸支局、長崎県トラック協会、そして、長崎労働局の事務方で協議を重ねてきて、トラック運送事業者の皆様はもとよりのこと、有識者の皆様、経済団体、労働団体の皆様、長崎県、そして、今後の取組に不可欠な県内の主要な荷主団体の方々、荷主企業の方々にもお願いをして委員に加わっていただくことになりました。本協議会は、本日の第1回目の会合を皮切りに、平成30年度まで続く息の長い取り組みとなりますが、委員の皆様方におかれましては、トラック業界の健全な発展と業界で働く労働者の労働条件の改善というこの2つの課題の解決のために、忌憚のない積極的なご意見を伺わせていただきますようお願い申し上げます、簡単ではございますが開会のご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

7. 資料説明

規約説明（運輸支局）

規約（案）のとおり承認される。

8. 座長選出

宮原委員が座長に選出される。

（宮原委員）

みなさんこんにちは宮原です。

座長に推薦されまして、大変その重さを感じております。それから、いろんな分野の方たちが集まっていたいてありますが、例えば、荷主とその荷を運ぶトラック事業者、これは、言ってみれば、ステイクホルダーといたしますか、利害が絡むものであります。また、それぞれトラック事業者において、今の雇用を持続する、いわゆる、社員を持続することについては地域経済にも貢献することになります。もう一つは、私のほうは、環境資源活動をやってるんですが、環境と経済とそれから、社会的な構成、それが集まるところが、持続可能性であったりするもので、まさしく、そういう場を作っていくことだと思っております。私の役割は、いろんな方達が意見を出し合ってこの課題を解決するために、できるだけみなさんの方からたくさんの意見を出していただいて、長崎県らしい、この課題に対する解決の道筋を整理できたらと思っております。委員の皆様、どうぞ、ご協力よろしく申し上げます。

9. 資料説明

資料1の説明（運輸支局）

10. 議題1に関する意見・質問

(川見委員)

よろしいでしょうか？荷主のエレナでございます。今日2名の委員が欠席してるということで、今回の協議の内容が、トラック運送における取引環境・労働時間の改善となっており、こういうテーマから考えると、本日の協議会は、民間目線から申し上げると開催は、ありえません。私も今日出てきておりますが、実際、小売業も運送事業も繁忙期に入っております。我々、裏方のスタッフも、ほぼ、現場の方に応援に入ってる状況です。ですから、今日の開催は、本当の意味でありえません。それと、3月の年度末の協議会も、ありえないと思います。ちょっと、辛口の表現になりますけど、本当にしっかりやっていくのであれば時期を考えていただきたい。このままだと、行政による、行政のための協議会になってしまう可能性もあります。しっかりと小さいところを見ていきながら、一個一個問題を潰していく、民間の目線でやっていかないと、なんとなく3年経ったら、なんか、中央協議会の方に長崎県の報告書出して終わりということになってしまうとも限りません。せつかくこのような協議をするのであれば、大事な協議会だと思いますので、そういう意識で取り組んでいく必要があるんじゃないかなと思います。のつけからちょっと、申し訳なかったですけども、先に言っとかないと、大丈夫かなあと思ったものですから。せつかく参加するにあたって、意見も言わない無駄な時間になってしまっても、もったいないですから。ちょっと、辛口でしたけども、大事なところだと思い、意見を言わせていただきました。

(富原首席運輸企画専門官)

本当に、貴重な意見をありがとうございます。私共も、この日ということで、今日、お集まりいただいたんですけど、確かに、日にちを設定するにあたりましては、そういったお盆前であるとか、相当一番お忙しい時期というところは、わかっておりながらも、この日にちを設定せざるをえなかったという状況をちょっと酌んでいただけたらと思います。エレナ様からご発言がありましたように、確かに、今日の会議を終えて、今日だけの会議ではございませんので今後続けていくうえで、大きな課題等を抽出して、座長からもご説明お話がありましたように、課題の解決に向けて、みなさんで意見を出し合っていただく会議ですので、日程調整、次回の議題等含めて、念入って調整をさせていただきたいと思えます。どうぞご出席方、また、ご発言方ですね、よろしく願いできたらと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

(小野委員)

第2回が10月から11月にかけてということで、12月だったら本当にトラックの流通で忙しいところでございますので、第2回は秋口にでもということでございます。第3回は年度末、これもあるんでしょうけども、第2回のところで、本年度の中では実態調査も実施される予定であるというふうはこのスケジュールでも書いてございますけども、ま

た、全国的な大規模な調査になると思いますので、8月・9月で行った実態調査結果につきましては、このスケジュールで見ると、ほぼ年末までは結果がでないという状況になっているようにございますので、第2回の協議会につきましては、ある意味、まだデータが集計されていないという状況で開催されるということが現実ということですので。事務局としては、この議題に、今日はキックオフでございますけれども、議題の調整、実際にデータがない中でどういったことを行っていくのか、今度、せっかくみなさんお忙しい中集まっていただくわけですから、十分考慮していただきながら、内容を事前に用意いただくようなご準備をしていただくことを考慮していただけたらと思います。

(富原首席運輸企画専門官)

了解いたしました。今後の議題については、再度、事務局でもしっかり打ち合わせを行い、決めて参ります。

11. 資料説明

資料2の説明(労働局)

12. 議題2に関する意見・質問

(小野委員)

いくつかあります。1つずつお聞きしたいと思います。今の説明で、かなり運輸産業というところ、さらには、長崎県というところが労働時間という分野に対して、厳しいというのがわかりました。ありがとうございました。

まず2ページ目でございます。全産業と運輸業、全国と長崎県、そういう軸で構成されているところでございます。サンプリングのやり方が変わったということで、グラフが不連続な点があるということは、承知いたしました。その中でちょっと、確認まででございますが、例えば、左上、①総実労働時間のデータでございます。これにつきましては、全国にしる、長崎県にしる、全産業に比べて運輸業は、極めてプラス200時間を超す長さであることがわかりました。数字を見ますと、全国では全産業で2064となっています。長崎県では少し減ってはいますが、2083ということですが、運輸業ということで一応確認をしておかないといけないことかなあとと思います。ご存じのとおり、運輸業と申しますと、貨物もあります、旅客もあります、簡単に言えば、トラックの他、自動車というだけでも、タクシー、バスがあつて、そして鉄道、長崎だと特に電鉄もあるんでしょうか。JRの他、電鉄があつて、その上、航空だとか、海運、そういったところも全て入った業種、産業であるということが1つありますので、一般的には、全国のトラックというところ、すぐに大型は2400時間というよく数字を聞くことが私はありますので、そういう点で見ると、全ての産業が入っているの、統計をしっかりと分けていけばトラック産業もさらに、厳しい可能性があるということを確認していきたいというところでございます。

それから、2つ目は6ページ目でございます。これにつきましては、おわかりになったら教えてほしいのですが自動車運転、あるいは、機械運転従事者というのは、脳疾患の病気だとか、精神に関する病気というものが、労災上、他の業種よりも多いということでございます。これについては、非常に労働時間が長いということがおそらく分析はされてるんでしょうけれども、この輸送・機械運転従事者につきましても、先ほどと同じく、当然のように自動車ということが中心であるとしても、トラックの他、タクシー、そして、バス、あるいは営業用だけではなくて、自家用といったことも含めてここには入っているのではないかと思いますので、この輸送・機械運転従事者で、極めてこういう重大な障害が起きる労災上起きるようなことが多いということに関しては、トラックが多いのか、タクシーが多いのか、バスが多いのか、もしもわかればご教示いただけたらというのが2つ目でございます。

それから、3つ目はすごくおもしろいなと思ったのが、8ページ目の分析のご説明の中で、改善基準告示についてはトラック運送事業者にとって、事業停止という命令までくる1つの内容になってございますので、とても今重要視してこれについては、違反のなきように取り組んでらっしゃるところだと思いますけれども、この改善基準告示につきましてはまさに、運行形態別、県内、あるいは、九州内、それ以外、さらには、関東以东と申しますか、そういったところで大幅に、改善基準告示の内容の違反の状況が変わってくるという説明がありました。できれば、このデータにつきましても、個人的にとっても関心が強いので、もしもあれば、別途データをいただくとか、教えていただければ助かるなと思います。私の感触としまして、従来、こういったことにつきましては、研究しておりまして、九州の場合、特に長崎につきましては福岡以上に東京に運んでいこうとする場合には、農産物にしる水産物にしても厳しいということをよく聞いておりまして、そういう点で見れば、東京までの首都圏運行を1つの事業者の方でやろうとするときには、往復で約3000キロを超すというような運転状況になっているということを聞いております。そして、週5日ではなかなか厳しく、週6日運行ということで140時間で帰ってくるというそういう運行形態をとられていらっしゃることを聞いております。そういった状況の中において、様々な項目がございますので、確かに違反がゼロということは、なかなか難しいということ聞いております。こういったところに注目しながらも、労働時間と合わせて分析されてらっしゃるということですので、また、教えていただけたらと思っておりますので、よろしくをお願いします。

(楠本監督課長)

2ページ目の運輸業の中の内訳といいますか、問題ですけども、小野先生がおっしゃられるようにトラックに限定しておりません。バス、タクシーも入っております。同じように、同じ業種に分類されるとは思いますが、いわゆる郵便局等も入っておりますので、そうすると、たぶん実態よりも低い数字に出るのかなという気がします。2つ目の労災の

請求ということで、私も今、手元に詳しいデータはありませんけど、感触ということで言えば、やはり、タクシーやバスの運転手の方もおられるでしょうけど、目立って多いのはトラック運転者になっております。それから、県内の臨検監督のエリアごとの数字につきましては、ちょっと、私どもも今回の会議にかけて、急いで資料を整えたりしましたので、整理をしたうえで第2回目以降にお示しさせていただきたいと思います。

(宮原座長)

それでは、今、ただいまの1番目のところは、トラック関係は、むしろ、そこを集計すればいいということでしょうか？

(楠本監督課長)

いえ、集計と言いますか、郵便の事業を入れることになると、たぶん労働時間は、その部分は低いので、それが全体を押し下げたときに、低くなるという数字が出てくるんじゃないかという考えでございます。

(宮原座長)

長崎というところから県内、九州、大阪、東京というように輸送を行っているわけですが長距離の比率が県内の全体の輸送量に対してどの程度かという資料はありますか？

(楠本監督課長)

そこはわかりません。

(山口委員)

よろしいでしょうか。資料2ページの①の実総労働時間と所定内総労働時間の内で、平成21年から平成23年度までは、長崎県は全国ワーストナンバー1だった。24年になって改善されたのは対象事業所を大幅に替えたためという内容ですが、裏を返すと、21年から23年は、運送会社が入ってたから悪かったという見方になっているのでしょうか。

(楠本監督課長)

いえ、そうではありません。一定の業種を、抽出するんですけど、抽出される企業が、大幅に替わったときに、非常に労働時間が長いところの数字が出ていたのが、ましなといえますか、大幅に対象事業所が同じ業種の中で変わってより短いところが調査対象事業所の中で多数を占めるようになると、数字がガクンと落ちることがちょうど抽出替えの時期に結構しばしば起こります。そういう統計が信用できるのかという議論が、この後出てくるのですが、どうしても、同じ対象事業所を10年も20年も続けるというわけにはいかずに、一定の期間で、少しずつ替えていきますので、変わり目のところでそういう

大きな変動が、統計上、出やすいということが言えると思います。

(山口委員)

わかりました。それから、あと1つ。その中で、例えば、業界で何業種から何社、何業種から何社という抽出になって、こういう数字がガクンと下がる結果になったのか、それともあくまでも、何百社もワンポイントであてていくという抽出になって、例えば、運送業の中から5社抽出する、製造業から5社抽出する、食品から5社抽出するという抽出になっているのか、それとも、長崎県下の1000企業の内の10者にターゲットをあてた抽出になっているのでしょうか。

(楠本監督課長)

この毎月勤労統計調査というのが、基本的に、県がまず調査をして、それを厚生労働省が集約するという形になっているんです。ですから、我々自体は、その調査に直接携わってないの、抽出の方法とかその詳細は申し訳ないのですが承知しておりません。

(小野先生)

一応関連した資料でいくと、毎月の統計については、2ページの下に、事業所規模30人以上と書いてございますので、あとあとご説明あるかと思うんですが、トラック業界は、規模が10人以下で、多分、5割をきつと超すんだろうと思うんです。そういった点で見ると、トラック運送業という大半がこの統計対象ではないということです。

(宮原座長)

次回までにそういう細かい背景・状況が掴めるようであれば報告をお願いします。

(楠本監督課長)

わかりました。

13. 資料説明

資料3の説明(運輸局)

14. 議題3に関する意見・質問

(川見委員)

長崎県の事業者で、従業員300人以上は0ですね。それは、社員という意味合いですか。もともと、パート・従業員であったり、アルバイトも雇ったりというところが主だと思いますが、総時間を176か何かで割った数で300人以下ってなっているのでしょうか。正社員だけではありませんよね。

(西依課長補佐)

こちらの方は、各事業者様より私どもの方に、毎年報告がありまして、そこに書いてある従業員人数となっております。

(川見委員)

だから、全部正社員ではありませんよね。300人以上の正社員なんてなかなかいないと思うんですよ。だから、スーパーもそうですけど、6割7割はパートタイマーであったり、アルバイトであったりしますんで、人数割るとき、1ヶ月176、今は173で割るんですけど、総時間を、それで人数が出てきますので、それでだいたい出すようにしてるんですけど、そういう意味合いですか？

(西依課長補佐)

統計の補正はやっておりません。運送事業所に従業員が何人いますか。何台持ってますかというのを事業者様の方からご報告いただいておりますから、その数字でやっております。その内訳という部分まですいませんが、把握できておりません。

(塚本トラック協会会長)

トラック協会の塚本でございます。我々の日常、この運送業をやっていて一番苦しんでいるのがこの事業の実態です。首都圏、東京・神奈川・千葉・埼玉、ここに、現在3515万を超えているのです。それだけに、消費が全部集中している状態です。ということは、長崎の魚介類、あるいは、農産物、果実、全てこの関東の方に集中しているというのが現実なんです。では、なぜ、関東に持っていかずに、大阪や北九州、福岡にしないのか、それはやはり値段価格が違うからです。そういうことから運輸業というものは長距離輸送になってしまうわけです。そうすると、労働時間の問題、これに非常に苦労しているわけです。

もう一つは、昨日、私、公明党の山口代表とお会いしました。その中で、みかんの生産について話が出て、みかんは全国的に生産している。みかんの産地は、和歌山県、あるいは愛媛、あるいは静岡、長崎・熊本とあるけれども、質、見栄えにしても県単位を書かなかつたら、見分けがつかないぐらいの精度が良くなっているのです。これを運ぶときに、静岡から運んだときに、料金はいくらかと普通の料金でだいたい7000円切れる。これが割引でやりますと、5000円切れる。長崎からだだと4万5000円。多頻度割引だったら3万ぐらい。非常にこの通行料の格差があります。通行料にしても長崎から行きますと、今度44時間の拘束時間・運転時間の問題があるので、高速で帰ってこなければならぬ。そうすると、非常にアンバランスであります。他県と比べたら長崎が一番不利な状況になる。そういうことで、私もこの長崎全体の産業が本当に競争したときに、競争で生き残ることができるかどうかと私は疑問を感じているわけです。そういうことから行政には強く、

やはり、我々の能力では、もう解決が難しい問題が多々あるから、一つ行政、あるいは、荷主の県漁連・JA、他の荷主さん代表、そして、国土交通省・厚労省全部を交えて、対話してみたい、そして教えていただきたい。もう、我々の能力ではなかなか結論は出にくいと思っているわけです。長崎県を考えたときに、競争力で、絶対に長距離を走るところはやっていけないのじゃないかと。しかし長崎県では、はっきり言えば、農産物・海産物しかないんです。ここに一つの私は問題があると思います。みなさん方にお知恵を拝借したい。

それと一つは、私は労働時間の問題だと思います。先月の総会でもお話しましたが、お互いに、ツーマンで走ればいいじゃないかというけど、ツーマンでは、やはり、男、他人同士走ったら、トラブルがあります。ストレスが溜まるんです。これを、私は夫婦で、長崎県は女性が非常にドライバーの取得率が高いので、ドライバー、女性のドライバー、トラガールですか、つまり、夫婦のツーマンで走るようなことを考えたかどうかというようなことまで、私は会員のみなさん方に強く言ってるわけです。

もう一点はこの長崎県は、離島が多いものですから、はっきり言いまして、10台以下が67%です。これは、当然なんです。五島にしてでも、壱岐・対馬にしてでも、五島に20社ぐらい会員がいます。私はこれを5台、3台以下で離島は、いけるだろうと考えています。私は、先月も壱岐に行きまして、10何社ある事業者さんの一つに協業化してくれないかと、それにより正しい運行管理というものを促進していきませんかということでお願いをして回りました。また五島に今度10月に行って、20社ある事業者を何とか集約できる方法があればとそういうようなことを考えておるわけでございますけども、ほんとに今、我々運送業におきましては、非常にこの苦慮しておるところでございます。どうかみなさん方のお知恵を拝借したいと思っております。以上です。

(井石委員)

よろしいでしょうか。トラック運送事業者数の推移の1ページの一番上のグラフなんです。全国と九州を比べると、九州のグラフがほとんどなんか動いてないのかなというイメージを受けるんですが、単位が多分大きすぎて、ほとんど動いてないような感じに見えるんです。でも数値で見るとそこそこ全国的な流れに沿ったような感じで九州のも動いていると思うので、もうちょっとこのグラフの取り方を考えていただいて、していただかないとなんか、九州がほとんど動いてないのかなという印象を非常に受けやすい感じがします。

(西依課長補佐)

今後、グラフの数字の取り方については考えさせていただきます。

(西辻委員)

よろしいでしょうか。私が申し上げたいのは、この種の会議は過去にも何回かありました。ただ違うのは、今回は行政が入ってるということです。何を申し上げたいかといいますが、この協議会の最終目的地、いつ頃に・どうやって・何を解決するか、これがまず見えないんです。労働時間がどうだこうだという話があるんですが、やっぱり、これだけではなんか意味がないのかなと思います。それと、いわゆるこの労働時間の問題、それから拘束時間の問題があるんですが、特に、今、会長から話がありました海産物・農産物、こういうものが、もう関東には規則通りでいくと、もうほとんど届けられない状態になるんです。そうすると、ここの協議会の問題だけでいいのか、日本全体の物流の大混乱が出てくるんじゃないのかなと思います。やっぱり、特に北海道とか九州のようなところは、日本も関東中心ですから、何とかその緩和の方向に行政と一緒にやってもらいたい。でも、今までやってきたどの協議会も、結論から言うと上手くいかなかった。どうしてもやっぱり、荷主さんとの力関係というものが有りますからね。だから我々も、時間を守らないといけない、運転時間・拘束時間についてはもう十二分に承知をしています。肌で感じてわかっています。ところが、交渉してもなかなか力関係で上手くいかない。今回の協議会は行政さんが入っていますから随分違うのかなと思っています。要するに最終目的がちよっとわからないものですから、こんな会議をずっと続けていて3年後、何かこんな程度で終わるのかなと、エレナさんがさっきおっしゃったように、時間ももったいないです。荷主さんが忙しいかわかりませんが、運送会社も大変なんです。だから我々も一生懸命やるけど、最終目的はやっぱり何年後か後に、こういう問題を全面的にこう解決ができるんだよというようなところを、そこを目指しているんだよというのが、はっきりわからないとこの会議は何年やっても意味がないのかなと思っています。

(宮原座長)

私も建設関係の審議会関わっておりますが、建議ということについては、国の労働政策審議会が建議を出さざるを得ない雰囲気になってきた。これは、長崎の地域が抱えた問題であるので、ビジョンを定めなければいけないと思います。長崎の地域特性、地域構造等、国の政策も大きなネットワークのところでは解決の仕組みというものは制度設計でシステムとして作っていく、「労働時間を減らしていくぞ」というシステムの法律だと思えます。だから、3年間でガイドラインを作るといって、その前に社会的な実験もやるということです。長崎の地域特性に合った社会的実験できる、そこから長崎の課題が見えてきて、全国の設計制度と長崎の特性とどう折り合いをつけて、どんなビジョンを作っていくか、これは産業界の大きな課題であり、地域の課題であるので、経済界も政治も行政も一緒になってこの課題に取り組んで解決しなければいけない。

いろんな課題も見えてきますので、15年、20年先にどのようなビジョンを描くのか、そこを今回の作業の中で議論ができる。3年後には労働時間の改善という大きな法律の適用があるわけですから、非常にむずかしいところなのですが、こういう場ができ

ているわけですから、皆で忌憚のない意見を出し合って、ビジョンを描けたら成功だと思いますので、そういう場になってほしいと思います。

(小野先生)

西辻委員が言われるように、この協議会がどうして立ち上がったかという、きっかけは、60時間超勤体制が終わりまして、賃金を払わなきゃいけない時期が迫ってきている、これがきっかけなんだろうと思うんです。それだけしか考えないとすると、50%すなわち60時間について残りの25%をどうやってするかだけというそういう対策で終わってしまうわけなんです。ただ、簡単に言えば労使、労働組合から見ると、他産業、あるいは、大企業でいただいているものをトラックだけもらえないというのはおかしいと当然そうやってそういう意見で終わります。使用者側・会社側から見ると、その分の原資はどっから持ってくるか、どうかすると会社は、赤字でなくなってしまうかもしれません。そういうことだっただけこの業界だとあるわけです。簡単に言えば、長くて安い、労働時間が長くて休みが取れない。でも、産業平均よりは賃金が安いというのがこの業界です。ということは、この業界はほんとにもう、若者から見ると、トラック業界はブラック業界とこう言い間違えるような業界になってしまいかねないという状況なんです。ほんとに今若者から見ると、トラック業界に関心がない。これは運転手にしてもしかりです。事務職にしてもそうなんです。大卒についても私の場合はゼミでいっぱいの子を持っていますけど、トラック業界はどうもボーナスの制度がないところが多い、賃金は初任給だけは普通なんですけどその後はほとんど上がらないと聞いている。そういうことを聞いて、やっぱり敬遠しがちです。当然のようにドライバーもしかりです。そういった中で見ると、今後5年後10年後になると、働き手がない、これもはっきりしています。さきほどの年齢でもこれだけ上がってきていて賃金が安い。そういうことから見ると実はトラック業界だけの問題じゃない、トラック業界だけでいくら会社の経営を合理化しても難しい。そこで、一緒に協議しましょうというのが、立ち上がりのポイントなんだろうと思います。通常だとほんとに内部の問題は内部だけの協議だけですが、行政さんに入ってもらってどうにかしよう、荷主さんと一緒にやらないと今後、産業が落ちていく、そして、トラック業界が衰退していくと思います。両人でやっぱり考えないといけないというのがたぶん協議会のこの今回の趣旨だろうと思いますので、是非とも、荷主さんの悪いところはちょっと言いにくいのですが、一緒になって是非考えてほしい。忌憚のない意見とか日頃の実情をなるべくならば、匿名で結構ですから、こういうような会社ではこういう状況があつて、改善されたケースとそういうものを是非、紹介してほしいし、逆にこういうケースがあるから、我が社だけでは、どうにもならない、こういう実情を何とかしていただきたいという具体的な内容、こういったものを是非、ご披露していただきたいと思います。あるいは、当然名前は伏せてもらってもかまいません。ただ取引先では、だいたいわかりますよね、あそこの会社だっというのがありますけれども、それはこの協議会の場だけで、後々の実態調査においても、記

名の実態調査だってありますけど、それも、この実態調査だけということに限らせていただいて、本当の本音で話し合っていて、そして、長くて安いものを多少とも短くて高いというところに持って行くようなものにしなきゃいけないのかなと思ってます。有意義な協議会であってほしいというような願いでございます。

15. 資料説明

資料4の説明（運輸支局）

16. 議題4に関する意見・質問

（小野先生）

質問ではないのですが、この調査票を見ていると、事業者用はいいが、個人のドライバー用については、非常に複雑で書き方が難しいように感じている。この調査票については、労働時間解決のために非常に重要な取組であり、貴重なデータとなる。なので、しっかり取り組む必要があるため、是非、個人のドライバー向けに調査票の書き方の説明会を実施してもらいたいと思います。

（馬場委員）

うちの会社は、創業62、3年になります。この協議会の委員でもある三菱重工さんの協力関係の荷を運ばせてもらっています。私自身も28歳で会社に入ったわけですが、トラックに乗ってうちの社員がどういう思いをもっているのか聞いてみたとき、大体、長距離輸送で給料が手取りで30万円くらいほしいというわけです。地場の仕事もしたことがあるわけで、その時は大体20万円から25万円くらい。給料が30万円の仕事をするためには何をするかというと、運賃がよくて長距離輸送をしなくてはいけないという話になります。うちの会社は、長崎が本社なのですが、福岡、小倉、兵庫の笠井、茨城、盛岡に営業所を置いています。なぜ営業所を置いたかといいますと、さっき言われていた一番の長距離輸送をやっていて、労働時間も厳しいということで、ある程度分割休息にしたいということで管理するためには営業所を作らなくてはいけないということです。

今までにツーマンもやりましたし、兵庫県の笠井で積み込みもやっていました。平成元年頃から長距離輸送を特に増やしてきたわけですが、当時と今の違うのは、運賃はあまり変わらないですが、燃料がずっと上がっていった状況で長距離輸送を行っている会社は体力を消耗していく状況です。待ち時間の問題もありますが、運賃ともう一つトラックの車両代が50%くらい上がっていると思います。1000万円の車が1500万円になったと思っていただければいいですが、非常にそこで車の償却と燃料代が上がっています。

平成元年当時は、結構若い子が入ってきたのですが、3K、5K、というのが流行って、きつい・汚い・臭いという、こういう仕事が長崎は非常に多いわけで、青果物や魚を手掴

みすることも多いわけですが、そういうわけで、現在は50代から70代のドライバーが結構増えてきています。60歳定年で長距離輸送は終わりにしようと思うわけですが、体力があるものですから結構は残しているのですが、年2回の健康診断の中で成人病の問題が出てくるわけですが、健康問題も非常に考えなくてはいけない状況になってきています。

そこで運輸局にもお願いしているのですが、長距離輸送を継続するにはトレーラーで大阪まで持って行って、そこでスイッチするしかないのかなと思っています。うちの場合には営業所を持っているので取り組みやすいところがあるのですが、営業所がないところは、非常に長距離輸送は厳しいところがあるのかなと思っています。営業所を置くには非常に経費がかかるものですから。今から3年かけて議論をしていくということで問題解決のための猶予をいただいたわけですが、このような状況で、運送業の経営者が、次の後継者に譲っていいものかどうか非常に不安を持っているわけで、後継者の問題が大きくなっていくと思います。

うちの会社が最初に改善に取り組むべきだと思っておりますので、このような協議会が設置されたことは非常にいいことだと思います。

閉会挨拶

(久保田九州運輸局次長)

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8割をしめ、日本経済を支える重要な役割を担っております。しかしながら、トラック業界における長時間労働などの労働環境の悪化は、労働力不足の原因にもつながり、将来的にトラック輸送が滞り日本経済に悪影響をもたらすことにもなりかねません。行政においては適正取引の推進や過労運転防止のための施策を講じて参りましたが、トラック輸送の取引環境の改善や長時間労働の削減を図るにはトラック事業者の自助努力だけでは解決できない状況でございます。少子高齢化により、何もしなくとも労働力が不足していくことは目に見えております。トラック事業者だけでなく、荷主企業にあっても同じ課題を抱えている状況にあります。加えて、政府として「地方創生」を第一の政策として掲げておりますが、豊かな地方を作り上げるためには、地域社会を担う人材を確保しなければなりません。そのために関係者が魅力ある就業機会を作り上げる必要があります。労働環境の改善は、地域社会にとっても重要な課題でございます。労働基準法の改正をきっかけとして本協議会が始まりますが、トラック事業者だけではなく、荷主企業などの関係者と、労働局と運輸局の行政機関が一堂に会して議論ができる、大変すばらしい場所ができたと思います。本協議会において、これから4年間で物流に関わる荷主と運送会社がともに利益をえて、豊かな地域を創生できる解決策を一緒になって考えていきたいと存じます。委員の皆様のご協力を賜りますよう、よろしく申し上げます。

(了)