

## 第4回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善福岡県地方協議会 議事録

日 時 平成28年9月12日(月) 13時30分～15時00分  
場 所 福岡県トラック総合会館 4階「401会議室」  
出席者 別紙のとおり

### I. 開会

- ・開会の言葉
- ・配布資料（1～3、参考資料）の確認
- ・委員の変更に伴う新委員の紹介（別紙の通り）

#### ・開会挨拶（佐々木九州運輸局長）

8月1日に九州運輸局長に就任いたしました、佐々木と申します。よろしくお願いたします。本日は、大変足元が悪い中、ご出席を賜りまして誠にありがとうございます。

私は今年の3月まで、本省総合政策局の物流政策課で今回の物流総合効率化法の改正にも少し関わっておりました。また、去年の7月末まで2年間、経済産業省に出向しておりまして、商務流通の担当審議官として、本省レベルで、経産省の方には商務流通保安グループの物流企画室長として、まさに物流企画室を担当させていただいていたということで、今回、こういう会議をやらせていただくご縁があったのかなと思っております。

トラック経済は、国内の貨物の9割を運んでいただいている、非常に重要なものでございます。数年前に「クローズアップ現代」で「運べなくなる」という特集があり、荷主さんの間で衝撃が走りました。当時、私は経産省にいましたが、そういったこともございました。どんどん少子高齢化が進み、特に長距離トラックの方については、家に帰られないなどということもあり、なり手側にとって非常に厳しいという状況でございます。それから、運賃の競争も厳しい。更には、手待ち時間が平均で2時間という非常に長い時間の負担がトラックドライバーにかかっているという現状でございます。今後ますます、トラックドライバーの高齢化が進み、その方々が引退された後、若い人がなかなか入ってこないという非常に厳しい状況は、トラック事業の経営をされている方には、百もご承知の事情でございます。

他方、荷主さんにおかれても、非常に厳しい競争をされていて、経産省にいた時に、国交省から何度もそういう話をいただきました。荷主さんとも話をしましたが、今はグローバルな競争になっていて、1円単位の競争を強いられ、物流の方にもご協力を求めざるをえないというお話も伺いました。しかし、世の中のやり方を変えることによって、win-winにできないかということではないかと思っております。

この取り組みは、国交省の自動車局と運送事業者の方だけでは前に進みませんので、

国力を保っていくためには、サービス業の生産性の低さというところの改善が必要だという観点から、国交省と厚労省さんと共同で事務局をやらせていただき、荷主サイドである経産省の方にも参加していただき、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」が開催されたということでございます。

さらに現場レベルで踏み込んで、具体的に解決策を見出していかないと、何も進まないということ、各県ごとに協議会をお願いしており、今年パイロット事業の開始となりました。ここでの色々な取り組みを広げていくために、ガイドラインという形に進めていく計画でございますので、パイロット事業をお飾りではなく、現場での問題点を炙り出し、かつ、この会議では、荷主さんも運送事業者側も本音をぶつけていただき、1歩でも、できれば10歩ぐらい前進していただきたいと思っております。九州での取り組みだけで限界がある場合は、本省サイドで話をさせていただかないと進まない、というお話もさせていただきたいと思っております。

そういう意味で、今日は労働局長さんも、経産局のほうからも、中原産業部次長さんに来ていただいておりますので、ぜひ運送サイドの方も、日頃言えないお話をぜひぶつけていただければと思います。また荷主さんの方も、様々な事情を我々の方に言っていただければと思います。

ぜひこの協議を血の通った、具体的な成果のあるものにしていただきたいと思っておりますので、委員長には大変なご苦勞をおかけしますが、何卒宜しくお願い致します。冒頭のご挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

## II. 議題

(小野座長)

流通経済大学の小野です。よろしく申し上げます。本協議会も、昨年スタートして、今日で4回目ということになりました。今年度では最初の回でございます。昨年来、活発な意見をいただいております。議論の内容も一段と深くなりつつあります。

更に本年度につきましては、「パイロット事業」が、北海道から沖縄まで全国でスタートしました。まさに地域に密着した事例研究というものをやっていくわけです。昨年にも増して一層活発なご意見をいただきながら、議事を進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

それでは、議事に入ります。まず、議題1「協議会規約の改正について」、事務局より報告をお願いします。

### 1. 協議会規約の改正について

・事務局より、トラック輸送における取引環境・労働時間改善福岡県地方協議会規約の改正について説明が行われ、規約改正は承認された。

### 2. トラック運送業の生産性の向上・労働条件改善に向けた取り組みについて

・事務局より、資料1に基づき、トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取り組みについて説明が行われた。

(小野座長)

ありがとうございました。昨年来、福岡県地方協議会においても、手待ち時間短縮、それによる拘束時間の短縮、基本的には運転手の労働時間に着目して、議論を進めてきました。更に今年から、先ほどご紹介がありましたように、「適正運賃・料金検討会」が新たに設けられたということで、下請法など荷主との取引条件や、同業種内の多層化構造の基本的な問題なども取り上げていかれるということです。まさに労働時間だけ見ても、労働時間は減らない。様々な問題を絡めて検討していかなければ減らないということなのだろうと思います。

私の印象として、最初に思いましたのは、資料1の10ページ目で、適正運賃を収受できている事業者が4者に1者いるということです。これはある意味、驚きでございました。適正運賃とは何なのか、という定義が必要なのではないかと考えていますが、低給料、厳しい労働環境で従業員のコストを抑え込んだ形で、企業の利益をある程度確保していく、それが適正運賃かという、そうではありません。ただし、全産業からみた平均の賃金がどうなのかという前提も、ここには書かれていませんので、そういったところの議論も必要なのかなという感触を持ちました。

またその右側ですが、驚いたのは、大きな問題として、元請事業者が手数料を取りすぎている、ということ。これは荷主との問題ではなくて、トラック業界内の問題であるということで、そこが一番の大きな影響なのではないかと考えている人もいないということ、これもポイントだろうと思います。

もう1点は、13ページ目。元請が手数料を取りすぎているという結果ですが、右下の図で、取扱手数料の割合が0～5、5～8、8～10、10以上とあって、料率の幅がとても大きくなっています。この実態を見ますと、車を1台も持たない水屋さんのように、電話だけ数台おいて、小さな事務所で手数料を稼いで、1日に数件の成約でもって生計を立てるような人もいるわけです。そういう人達はなかなか機能が少ないという点もあるので、当然、大きな料率は取りません。一方、しっかり自分の会社で、実運送もやりながら、運行管理もしながら、そしてピーク時に足りない車を備車する人達もいます。これは元請・下請の構造になりますが、その中において数%の手数料では足りないという聞いておりますので、実運送もやりながら元請機能を持ち、責任をきちんと持っているような会社と水屋は、調査を分けて考えないといけないのかなと思いました。

色々な話に話題は広がっていますが、これにつきまして、ご質問、ご意見等あれば、よろしくお願ひします。どちらかという、運送会社の立場の方のほうが、ご意見があるのではないかと思います、いかかでしょうか。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

この資料では、25%、4者に1者が適正運賃の収受ができているという話なのですが、

私も驚きました。調査をされた、回答された運送業者さんがどういう規模なのか、知りたい気がします。我々は経営者同士で話をしますが、お互いに同業で商売をしているものですから、運賃のことはあまり話しません。なかなか、そういうところが掴みづらいのですが、出てくる話は「適正運賃が収受されていない」というのがほとんどなので、この調査に答えた会社の規模を知りたいと思います。

(小野座長)

8 ページに書いてございますね。

(事務局)

先ほどのご説明の時に省略したのですが、8 ページ目に、回答者の属性という欄がございます。見ていただくと、地域、車両台数で分けられておりまして、例えば、10 台以下の事業者さんが 17%、20 台以下の事業者さんで見ると、合わせて 45% ぐらいということになっています。これは 1250 者を調査の対象とし、約 700 者から回答をいただいているという中で、全国的に車両台数の規模の企業の割合を考えると、ある程度車両台数を持たれている事業者さんが積極的にご回答いただいたのかなという印象ではございます。

(小野座長)

ありがとうございます。多分、本省には、もっと詳しいデータがあるのではないかと思います。意見として追加分析も求められたということだと思います。

次の議題に入ります。続いて議題の 3 番目、福岡県地方協議会におけるパイロット事業について、よろしくをお願いします。

### 3. 福岡県地方協議会におけるパイロット事業について

- ・事務局よりも、資料 2 に基づき、福岡県におけるパイロット事業、九州におけるパイロット事業集団の選定状況について説明をした。
- ・続いて、株式会社運輸・物流研究室主任研究員中田愛子氏より、資料 2 に基づき、パイロット事業実施計画書について説明した。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

パイロット事業の話で、距離 500 キロを超える分について、長時間労働の実態調査が出ていますが、モーダルシフトや中継輸送などによって、長時間労働を短縮できないかということなのだろうと思います。国交省の方にお伺いしますが、長距離輸送の場合、ドライバーを、どこか 500 キロを超えるような中間点あたりに待機させる、あるいはその地域で採用したドライバーに、どこかで乗り継ぎさせるということは、点呼の問題もあると思いますが、可能な方向性はあるのでしょうか。

以前、大阪-福岡間を走る際、広島の間接点あたりのインターチェンジで、大阪から来た車と、九州から来た車を入れ替えて、自分の営業所に帰るという運行形態をやったことがあります。今は、対面点呼をしなければならないということで、どこかで車を乗り換えたり、ドライバーをチェンジさせたりすることは、運行管理上、問題があると思いますが、そういった方向で考えると、労働時間の短縮ができそうな気がします。今の法律において、そういった実証実験はできるのでしょうか。こういうことは可能なのですか。

(小野座長)

同じ会社の中での運転手交代、リレー輸送と言われているものですね。営業所があれば、運転手をそれぞれ両方の営業所で登録する、あるいはIT点呼や共同点呼など、いろいろなやり方で運行させるということは、いくつか報じられているように思いますが、問題とされているのは、営業所がない場合ですね。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

そうですね。中小零細企業が営業所を作って単独で中継をやると、大変なコストがかかります。しかし、中小零細事業者やそこを利用する企業が、共同で点呼場を作り、共同で点呼をする運送管理者を雇って、違う会社の方を点呼するということは、無理ですよ。そういうことをやっていけば、零細事業者も中継をさせて、中継地点からドライバーが乗っていくということもできると思います。しかし、営業所がないとダメだということになると、零細企業は営業所を置くこと自体、非常にコストがかかるのです。それを今の料金の中に吸収させるとコストが増えることになるし、荷主さんにコスト増を求められるかと言うと、荷主さんもできるだけコストを抑えたいという話がある中で、難しいです。コスト増にならないような中継の仕方を考えなければなりません。大手さんは、営業所があるので可能だと思いますが。

(小野座長)

自社に営業所がある場合もありますが、自社に営業所がない場合は、例えば、他社とであれば相互で輸送と言う委託の形になりますが、もうひとつは共同運行・共同点呼を行うという、いくつかのお話があったと思います。これについて、何かありますでしょうか。

(事務局)

まず、法律上の話としては、中継輸送というのは、自社でも他社でも可能です。他社であれば、運輸協定のようなものを結んでいただき、運送の責任をはっきりさせていただいて、引き継ぎ事項等も協定の中で明確にさせていただくということです。ただし、運転手が途中で相互に乗り換えますので、電話点呼等が必要になってきます。

これを自社内で、同じ法人の中で行う場合には、営業所ごとにドライバーを選任して

いる、ということが必要になりますので、それぞれの交代する相手の営業所と、こちらから行く元の営業所、どちらにもドライバーを選任していただくということで乗り換えは可能になります。

また、ドライバーの交代ポイントについては、必ずしも営業所でなくてはいけないということではありません。前回や昨年度の協議会でも報告しましたように、例えば、広島吉備インターチェンジは、九州で言えば、鳥栖の基山のように、道路の下を渡って、反対側のサービスエリアに出られるということで、そこでドライバーが交代しているという事例もあります。以上です。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

もう1つ、いいですか。仮に私が車で広島あたりに行き、広島で採用した新しいドライバーがそこにいて引き継ぐとします。そういった場合でも、初めてそのドライバーは広島で乗務するわけですが、協定を結んでいれば、点呼なども可能だということですか。

(事務局)

協定を結ぶというのは他社との話です。今のお話ですと、1つの企業の中の話ですから、基本的には遠隔地を出発するようなドライバーについては、電話点呼でスタートするという事です。また、細かいお話は個別にお問い合わせいただければ、回答させていただきます。

(小野座長)

次の議題に参りたいと思います。議題4、その他となっております。

#### 4. その他

・事務局より、参考資料1, 2に基づき、準中型免許制度及び、物流総合効率化法の改正について説明した。

(佐々木九州運輸局長)

ご参考までに補足させていただきます。この物効法の改正というのは、もともとは、倉庫の固定資産税の減免だったのです。そこで、もうかっている倉庫業界のためになぜ固定資産税を分けないといけないのかという議論が出て、10年前に物流効率化という政策に仕立てて、こういう効率的な物流をする倉庫であれば、政策減税の意味があるということになった経緯があります。それで、今回前倒しで、物流グループが、さらに労働力不足等の社会情勢に対応した連携事業を進めていただきたいということで、改正した法律です。

従って残念ながら、運送事業者さんから見ると、あまりメリットがないように見えるのではないかと思います。倉庫業者さんにとって固定資産や都市計画税が2分の1にな

るといったことは、非常に意味があると思うので、例えば、取り引きをしておられる荷主さんにトラックの営業所を作ってもらい、あるいは予約受付システムを作っただけなどすれば、固定資産税が半分になりますので、そういうアプローチもあるのではないかと思います。そこで、「皆さんと一緒に物流効率化をします」とすれば、税制のほうはそのまま計画書を出していただければ認定になりますので、関連の倉庫関係の方と話をされると、前に進むのかなと思います。

変わったところでは、②旅客鉄道による貨物輸送とありますが、東京メトロの方が地下鉄を使って、ヤマトさんと都市内輸送を実施しています。福岡で何が使えるのかというと、一番可能性があるのは、共同化をしていただくことと、他の企業との連携ですね。またお話をされたいという方は、ご相談いただければ、本省のほうもこういう制度改正をしたので、前向きにサポートすると思いますので、ご検討いただければと思います。

それから、準中型免許制度ですが、業界の皆さんは熱望されていた制度改正だと思います。警察庁さんにご尽力いただいて、やっと実現できたものですが、今日言って、明日できることは非常に少ないので、河野委員からお話があったように、本当に必要としていることを話していただければと思います。今の制度というものは、必ずしも進んだIOT（インターネットを通じて実現する新たなサービス）を前提にしていないものがあると思います。そういった部分で、現行制度でできないもので合理的であれば、本省も対応していくと思いますので、よろしくをお願いします。

（小野座長）

ありがとうございました。物効法については、何回か改正されていますが、振り返ってみると、中小のトラック運送事業者自体が協同組合組織を作って、物流全体の要となる施設を整備する。まさに、その協同組合から自分たちのトラック輸送に対してのオーダーをかけてトラックを動かしていく。そのような画期的な取り組みをされている事例もありました。物流全体として、ノード（ネットワークの中継点）としての拠点、そしてリンクとしてのトラック輸送とを合わせて物流効率化方策が作られたのだらうと思います。

（東西産業運輸有限会社：河野委員）

お願いごとです。国交省さんの方ではデジタコを推奨されていると思いますが、4トン車でも装着しなければいけないという方向になっています。メーカーさんの方にも問題があると思いますが、今、リミッターが付いていますが、ドライバーさんによって簡単に解除できます。だから、車が新車で出荷される時には、90～92キロぐらいまでしか出ないような設定にしてありますが、平気で100キロを超えて走っているトラックがいるのです。

私の知り合いで、他社の4トン車のドライバーですが、自分は90キロを超えて走っていないけれど、他の営業所のドライバーが、90キロで走っている同じ会社の4トン車を追い越していくと言う。どうなっているのかと会社に申し出たら、何の対応もないと。

彼が言うには、「デジタコを改ざんして、長時間労働にならないように、時間内に収まるように調整をしている。その部分で会社ともめている」というような話でした。

私は、趣味でバイクで遠距離を走りますが、100キロで走っていると、トラックが追い抜いていくことが結構あります。リミッターがついているから、90キロ以上は出ないはずなんですよ。ところが、実際には90キロ以上で走っているトラックが多数いる。これが、事故につながっていくと思います。早く仕事を終わらせるために速度を上げていることを、見て見ぬ振りをしている会社もあるように見受けられますので、デジタコ装着の制度の見直しをお願いしたい。乗用車は、コンピュータの精度が非常に良く、リミッターの改ざんはなかなかできませんが、トラックは簡単にできますので、その辺を強化していただきたいという要望です。よろしくお願いします。

(小野座長)

デジタコの装着義務についてと、リミッターを改造するような事業者がいるので、それに対する厳正な対処をお願いしたいという要望事項ということですね。このような意見があったということで整理していただければと思います。

(事務局)

この協議会で、そのようなご意見が出たということは、しっかり中央に伝えていきたいと思います。

(事務局：福岡労働局)

事務局の労働局でございます。私の方から3点、ご報告とお知らせをさせていただきます。

まず1点目。ご報告でございます。参考資料3、「荷主の皆様へご存じですか？トラックドライバーの労働時間のルールを」については、国土交通省、厚生労働省、全日本トラック協会の3者が協力をして、初めて作成をしたものでございます。中央協議会の事務局から、私どもの方に、このリーフレットを活用して、荷主の皆様方にも、トラックドライバーの労働時間に関するルールを知っていただき、併せて、過労運転で荷主の方が関与された場合の荷主名公表制度、荷主勧告制度の概要について、荷主の皆様方にもお知らせをするという趣旨で、初めてリーフレットを作ったということでございます。

前回、3月の協議会におきましても、トラック事業者の皆様方から、トラックドライバーの労働時間のルールを理解しておられない荷主の方もいるので、内容の周知が必要なのではないか、そういった取り組みをやってほしいというご依頼をいただいております。そこで今般、事務局名で、事業者団体の皆様方に向けて、このようなリーフレットを送付し、それぞれの傘下企業の皆様方への周知のご協力をお願いすることにしております。

ちなみに、私ども労働局としましては、平成26年度におきまして、トラックドライバーの労働時間の問題、交通労働災害の防止ということで、事業者団体の皆様方に協力



要請を行ったということもございます。このような取り組みと併せて、トラックドライバーの方の労働時間ルールの周知ということで、取り組みを行ってまいります。

それから 2 つ、お知らせをさせていただきます。まず、「労働基準監督機関と公正取引委員会、経済産業省への通報制度について」です。これは、1 億総活躍プランの中で、長時間労働の抑制というものが大きく取り上げられておりました、その取り組みの一環として、これまで厚生労働省と公正取引委員会において、主に賃金に関する違反、その背景として、下請法違反がある場合には、私どもの方から通報を行うという制度がありましたが、これに加え新たに、長時間労働関係、いわゆる下請に対して長時間となるような仕事の出し方をしている、という下請法の違反がある場合にも通報をするという形で、この制度の拡充を図ったということでございます。

次に中小規模事業者の方の生産性の向上を図るために設備投資を行う、あるいは契約労働者、期間を定めて雇用するパートの方々の賃金の引き上げを行っていただくことによって、労働者の確保が図られる場合に、国として一定の助成を行うという内容のものでございます。トラックドライバーの方の求人については、かなり厳しい状況でございます。長時間労働の問題もございますが、併せて賃金の問題もあると考えております。このような制度をぜひご活用いただき、トラックドライバーの方の労働条件を改善することが、人材確保につながるのではないかと考えております。

(事務局)

事務局からでございます。直接、今回の協議会には関係ませんが、「第 20 回海事立国フォーラム in 北九州」ということで、フォーラムを開催いたします。ご興味のある方は、ご参加ください。

(小野座長)

議題がすべて終わりました。時間的に効率よく話ができたとと思います。皆様のご協力の賜物だと思っております。聞くところによりますと、本協議会終了後に、先ほどご紹介がありましたパイロット事業の検討会が開催されると聞いております。まさに、具体的な取り組み事例のスタートでございます。今後進んでまいります。実効性のある有効な事例研究ができるよう、事務局の方をお願いして本日の協議会を終了したいと思います。

(事務局)

本日の協議会の議事録につきましては、事務局より各委員の皆さまへのご確認をいただいた後、第 4 回の議事概要として、九州運輸局のホームページに公表したいと考えております。

次回開催につきましては、中央での協議会をうけまして、12 月頃になるかと思っておりますが、日程調整につきましては 1 カ月ほど前にご連絡をさせていただきます。委員の皆さまにつきましてはご多忙の時期かと思っておりますが、引き続きご参画をお願いいたします。

### Ⅲ. 閉会

#### ・閉会挨拶（辻田福岡労働局長）

本日は、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善」ということで、熱心にご議論いただきまして、ありがとうございます。

長時間の問題につきましては、一億総活躍プランの方で大きく取り上げられているということもございます。さらに、最近新聞などでご承知の通り、この9月に、安倍総理を議長とする「働き方改革実現会議」が設置され、その中でターゲットとなるのが、「同一労働、同一賃金」の問題、それから残業時間規制の問題、これについての制度的な見直しも含めて検討されるということで、年度内に実現計画がとりまとめられると伺っております。ただし、制度的な改正には、ある程度の時間的なタイムラグ、来年の通常国会、臨時国会、そういったところでの議論となりますので、一億総活躍会議の中でも、安倍総理の方から直接、法規制での執行の段階での強化ということで、ご指示があり、これをふまえて、今年度、月80時間の残業越えの疑いのある事業所すべてにおいて監督に入ることを計画しております。また、残業規制の違反が繰り返し行われたり、悪質な違反を隠したりといった事案につきましては、司法処分も含めて積極的に取り組む姿勢で臨んでおります。

トラック業界につきましては、長時間残業が多いということで、人材確保もなかなか難しいということもございますが、今、申し上げたような様々な環境を考えますと、長時間問題の是正というものが喫緊の課題、待ったなしの課題と思っております。ただし、先ほど運輸局長からもお話がありましたように、手待ち時間の問題、人員体制、運賃の問題ということで、トラック業界だけでは、なかなか対応が困難だということで、荷主あるいは関係の行政機関も含めた協議会で、解決方策を見出すということになっております。

そういう意味で、先ほどご説明がありましたパイロット事業は現場レベルの様々な問題解決の指針、方向性を出す上で、非常に重要だと思っております。私どもの事例は中央協議会で集められ、それを踏まえた様々なガイドラインという形でまとめられると捉えております。そういう意味で、非常に期待できる事業内容だと思っております。

魅力あるトラック業界への発展に向けて、私ども労働行政として対応してまいりますけれども、関係の行政機関のみなさん、関係の業界のみなさん、荷主のみなさん、協力して取り組んでいければ大変ありがたいと思っております。以上、閉会のご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。