

平成27年8月6日(木)

熊本県トラック会館3F会議室

1. 開会

2. 労働局長挨拶

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を開催するに当たり、委員の皆様方には、お忙しい中、ご参集をいただきありがとうございます。

この協議会の協議事項といたしましては、名前の通り取引環境と労働時間の2つの要素があります。そのため国土交通省九州運輸局熊本運輸支局と厚生労働省熊本労働局が熊本県トラック協会のご協力をいただきながら、共同で事務局になっております。

トラック運転者の労働時間を見ますと、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。それから、昨年の国会で過労死等防止対策推進法が成立するなど、過労死の防止は大きな課題ですが、長時間労働を原因として、脳、心臓の疾患を患い、不幸にして亡くなられた方が数多くおられます。全国的には、全産業で年間約300件が認定されていますが、そのうちの約3分の1が自動車運転者という状況です。

また一方で、そういう厳しい状況が世の中に知られていて、運転者になりたがらないという人材確保の問題がございます。

熊本県内の有効求人倍率は、今年5月に1.11倍となり、昭和38年に統計を取り始めて以来、過去最高となっています。また、九州で最も高い倍率です。有効求人倍率の上昇に伴い人手不足感が生じています。

人手不足により物流が滞るといふようなことがありますと、経済全体にとっても非常に深刻な問題ですので、私どもも取引環境も整えながら、トラック運転者が長時間労働をすることなく業務をしっかりとできる労働環境の整備をしていくことが、非常に重要と認識しております。

この協議会を設置したきっかけとしては、厚生労働省が今国会に提出しております労働基準法の改正案に係る議論ということもあります。

長時間労働を抑制する観点で、時間外労働に対する割増賃金が、既に、大企業は時間外労働が月60時間を超えた場合には5割増に引き上げられていますが、中小企業については適用が猶予されております。

これをどうするかという議論の中で、中央の労働政策審議会などでは、「なかなか厳しい業界もある」、「いろいろな業界の意見を聞きながら議論を進めたい」という意見がございました。長時間労働が抑制されないまま、時間外労働に対する割増賃金の引き上げが中小企業に適用されますと、運送事業者にとって大きな負担増になるものと考えられ

ます。

「トラック業界の皆様方も、労働時間を短くしたいが、業界だけの努力では、なかなか進まない」というご意見もございます。荷主都合による要因等いろいろな要因があるということになりますと、トラック運送事業者のみの努力では長時間労働を改善することが困難な面もあると思われれます。関係者が認識を共有し、知恵を出し合い一体となって、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要があります。

こうした背景を踏まえまして、本協議会には、学識経験者、労働団体の方々、経済団体の方々、荷主企業の方々、トラック運送事業者団体、トラック運送事業者の方々にご参加いただいております。

是非、トラック運転者の労働環境を改善したいと考えておりますので、ご協力をよろしくお願いいたします。

3. 議題

①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について

・協議会規約について

(事務局より説明)

【質問、意見等なし】

座長については、拍手により坂本熊本学園大学商学部教授を承認

◆坂本座長挨拶

今回の会議は非常に重要な会議だと思いますけれども、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開催の運びになりました。労働局長のご挨拶にもございましたとおり、トラックの運転手の皆さん方の労働時間は長時間にわたり、過労死やいろいろな問題が起こっている。

これらを抑制するにあたりましては、地方の実態に合わせて検討していくことが非常に大きな課題であるというお話を伺ったように思います。皆様方ご承知のように規則ではトラックの運転手の皆様方の労働条件の改善というものはなされているわけですが、実態から言いますと、熊本のような地方から東京の方に荷物を運ぶということになりますと、現実にはいろいろなグレーゾーンがあって、荷主あるいは消費者の要望に応えるには、大変に無理が生じているというのも実態でございます。

また、その物流の状況につきましては、残念ながら熊本県においても物流のデータをもっていないという状況でございまして、日本の危機管理、そういうものを含めてトラック業界の位置づけというのは非常に大きいんですが、大動脈の経済を支える物流につきましては、実態に合わせて検討していくということが、これから大変重要な課題となろうかという風に思います。

そういう意味では、三者が事務局という新しい、コラボな体制で、労働条件の改善ということに向かう運びになったということは、大変喜ばしいことだと思っておりますので、忌憚のないご意見を伺い、是非、熊本から新しいシステム作りをしていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

- ・「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」設立趣旨
- ・トラック輸送における長時間労働の抑制に向けたロードマップ
- ・トラック運送における取引環境・労働時間改善協議会の今後の進め方
(事務局より説明)

【質問、意見等なし】

②トラック業界における労働時間等の現状について

(事務局より説明)

【質疑】

○古里委員（中小企業団体中央会）

資料1の①-2にロードマップがございます。現在の労基法等、先程ご説明がございましたが、その中で長時間労働の抑制のお話もありましたが、ロードマップの中に長時間労働改善ガイドラインとしてありますが、ガイドラインですと、いわゆる法規ではなくて、一つの規則、ガイドラインを守ってドライバーなどの労働環境を守ってくださいというような流れになるということではよろしいでしょうか？

いわゆる法規制ではなくて、業界の方に一つのガイドラインを示して、これを守ってくださいという、行政指導的なものであるという理解でよろしいでしょうか？

(坂本座長)

ガイドラインの説明を、一応、法規制なのか、それとも業界の自主規制なのかというご質問ですが。

〈事務局〉

②に書いておりますとおり、まずは、このあとご説明いたしますが、長時間労働の実態を調査いたします。

それを受けまして、検証ということになっていくんですが、具体的には③にありますとおり実証実験、パイロット事業をとおして、どういう形で行ったら、一番労働時間の短縮あるいは適正な取引なるのかということを含めまして、その事業を進めた上で、ガイドラインというものを作る訳なんですけど、古里委員がおっしゃいましたとおり、一定のガイドラインということで法的拘束力まではないということ考えております。

ただ、目的が長時間労働を抑制していくということですので、一定の効果があるようなものに整備していく必要はあると考えております。

○古里委員（中小企業団体中央会）

ガイドラインとは申しまして、業界としては、法令と同じようなレベルで、きちんと遵守していくことが大事なと思う。

（坂本座長）

ここは重要な論点ですので、その他ございませんか。

一応、ガイドラインであっても、法的な拘束力と同じように業界としては運用していくということになると思うんですが、よろしいでしょうか。

今のポイントのところの説明は、どちらにしても、3年後には実施をしていくので、今の25%が50%になると、やれていないところは現実には負担が大きくて、経営が出来なくなりますよということは一つの確認ですけどね。

それが実施できるように、突然ではなくて、猶予期間中に双方が努力して、経営も成り立って労働環境も改善が出来るようにやるための会議だという風に考えますと、一応、決まっている枠組みのところを進めていく時に、ロードマップとか、色んな勤務条件があるが、先程、労働局長も言われましたが、法律は決まってやらなきゃけない、総論は賛成ですが、実態はなかなかうまく行っていないところを、この間の調査と一定の期間のところ、本当にうまくやっていけるのかなという基本の段階のところですけども、そこは労働局長いかがですか？

地方は現実に厳しいということも、データもかなりはっきりしているし、やっていけなくちゃいけないということは分かっているんですが、今までできていないものをこういう形で三者で事務局を運営して行って、やっていきましょうよという一つの啓発と努力の結果が出てくると思うんですが、どこが一番のポイントになるとお考えですか？

（一瀬労働局長）

現状として非常に長い労働時間になっていて、それに対して、事業者の方、多くの方はそれでいいとは思っていない。労働時間は短くしなければいけないという意識は持っておられると思う。

個々の事業者ではなかなか対応できないような問題を業界としてどうするのか、それだけではなくて関係する機関が一体となって、一事業者ではなかなか難しいところを、この協議会の中で議論頂いて、そういった環境を作っていくということが大事になるのではないかと。

改善できないと、先程申し上げたように、人手不足がかなり深刻になっているので、物流が滞ることになりかねない。是非、長期的な観点で、長い目で見て、現実に改善できてる、できていないということではなく、改善するためにはどうしたらよいかという視点でご議論いただきたい。

（坂本座長）

方向性が示されているところですが、今すぐできなくても、将来的には人手不足と

業界の経営という観点からも非常に大変ですし、なんといっても働く人がいなくて少なくなると、物流の担い手がなくなれば日本の経済の重要な部分が、大変危機に陥る。簡単に言えば、熊本から東京に物が届かなくなるといったことになると、都市経済がマヒするような状況も起こりえるので、その長期的な展望と現実的な改革の二つの議論をやっていくことになると思います。

大変、重要な課題になると思いますが、この点に関しまして今の時点でご質問等ございましたら。

○住永委員（トラック協会会長）

私どもとしましては、今回、こういった協議会を設置していただいたということに、非常にありがたいと思っております。

運輸業界、かつて、国から、行政から、運営協議会のためだけではありませんけれども、直接こういった協議会を設けていただいて、意見を聞いていただける機会を与えていただいたということは、本当にありがたいと思いますし、こういうことを企画していただいたことに対して、本当に感謝したいと思っている。

こういった協議会ですね、私どもは運輸業の立場で業界として参加するわけだけでも、この会議は荷主企業様も一緒にご参加いただいているようでして、この協議会が私どもの主張だけで、いいことばかりを申し上げるわけにはいかないという思いがしております。

この協議会で取り組んだ成果は、私どもの運輸業界にとっても、また一方、荷主企業様にとっても、結果的には **win-win** の形、どちらも効果があったと、良い方ということにならないといけないという思いがしております。

この業界、運輸業界というのは、トラック事業というのは歴史もそんなに長くはないんですけども、今は物流の 90%以上を担わしてもらっている、大変、日本経済にとっても非常に重要な仕事をやらしてもらっていると、自分たちでは認識しております。

そんな中で、運転手さんが中々応募してこない。こういう実態が目に見えて発生しております。現実問題として、長距離ドライバーの確保が中々難しく、すでに長距離の貨物輸送が積み残しが生じるといった、そういった事態が発生しているのが現実でございます。従いまして、今回、この協議会では、私どもの業界では、ほとんどが車両数規模が 20 両以下でして、非常に、小零細企業が 80%に及ぶ労働集約型の業種でございますので、これまで長期間に亘って、荷主様からこれでやってよと言われてたらすね、はい分かりましたということでやらせていただいたということが、長い運輸業界が成長してきた過程での実態であったかと思っております。

これが、そのままで行ったら、運転手さんが確保できない、確保できなければ、物流が止まってしまう、あるいは、物流の使命を果たせなくなる。

私どもの使命は、お預かりした荷物をお届けするのが使命だが、荷物があるけど積み

ないということであれば、使命を果たせないという思いがありまして、これを達成するためには、どうしても世の中全体が、運転手さんを確保できる、この大事な物流の、公共的な役割を果たしている、この業界の運転手さんを確保するために必要な労働条件、あるいは取引条件、そういうことができるような、そういう世の中を形成していくことが必要かと思えます。

だから、4年かかっても結論を出すようになってきているが、大枠というか、総合的な業界の働く環境の改善というものに絞って、色々と意見を出させていただきたいという思いがあります。

正直なところ、本当に人が足りなくて困っているところがたくさんあるというのが実態で、こういった事が、社会的にはまだまだ認識を頂いていない。運送業というのは、言うておけば、どれだけでもやってくれるという風な風潮というのが、まだまだ世の中には多分にありますが、実際には非常に危機的な状況にきているということをご認識いただければと思います。

(坂本座長)

共同の事務局をやっているトラック協会から、トラック業界の実態というもののお話がありました。労働局長と同じでございますけれども、運転手の人手不足。一番大きな問題は、これはグレーゾーンの今までの実態だと思いますけれども、大手さんとはともかく、現実には車両数 20 台以下が 80%という実態になって、無理があっても、それに従わざるを得なかったというトラック運送事業者の方の言い分というのものもある訳ですが、これがこのままいくと、実態に合わせて、なかなか改善がいかないと、将来大変だというお話だった。

今回も、物流の必要性と労働条件、取引環境の改善というものを、零細の事業者が多い実態をどういう風に改善するのかということ、ひとつ、話の中に座っていないと、実態に合った改善というものは難しいのかなというのがあると思います。

ここは、これから実態調査の中で明らかにしていくことが重要だと思いますし、それから経済の中で非常に競争が進んで、それに合わせて、利用者側のニーズも高まっているんですけど、先程来話がありますように、そこには零細企業があつて、働く人がいて、消費者のニーズがあつてという、それに合わせているという実態がありますので、社会環境の意識が変化していかないと、いつまでもサービス業の効率化ということだけでは、改善できない、大きな課題があるという風に思います。

それに向けては、社会啓発に向けての取り組みというものも、皆様方の同意を得ながら、やっていかないと、いくら面になつても大きな問題を抱えてくる、そういった問題提起もあつたということで、次に進めたいと思います。

○上田委員 (AZUMA)

資料 2 の 2 ページ目で 2 つ質問だが、1 つ目は脳・心臓疾患の 26 年度の 277 件のう

ち、道路貨物運送業が 77 件で 27.8%という率だが、下の円グラフでは 85 件で率にすると 30.7%。8 件ほど差がありますが、上の赤いグラフでは道路貨物運送業、下では自動車運転従事者。8 件のこの差は、例えばバスの方なのかということと、2 つ目は棒グラフを見ますと、平成 25 年度は 30.7%と高いが、平成 26 年度は 27.8%になっていて、行政として厳しい業界に通達をされて差が縮まったのか、経緯をご説明いただければありがたい。

(坂本座長)

資料の説明で、8 件差はバス事業者なのかということと、棒グラフの方で成果が出たように見えるのは通達等の成果なのかという、判断をどうされているのかということです。

(事務局)

77 件と 85 件の差異でございますが、これにつきましては、上は運送業、下は自動車運転従事者で、下の部分につきましては、道路貨物運送業以外の業種も含まれているということで、例えば考えられるのは、お話があったとおり、バスあるいはタクシー、その他の業種におきましても、運転の業務に従事されている職種ということでございますので、8 件の内訳はここに承知しておりませんが、そういった事でございます。

もう 1 点の経年的な推移で、30.7%から 27.8%についてのご質問でございますが、これにつきましては、何故ここで 3%ほど減少したことの要因については、現時点では分析しておりませんので、お答えはできません。

○荒川委員 (九州産交運輸)

1P 目、年間総労働時間の推移ということで資料が出ておりますが、道路貨物運送業は 2222 時間。平均が 1746 時間。その下に営業用貨物事業の数字が出ております。これで行くと、月に 210 時間それと、3P 目ですが、改善基準告示のところと 4P のところ。これだけ違反がありますよと、何故これだけ違反があるかということの関連性がわからないんですよ。

我々は今、3516 時間、月 293 時間の遵守に躍起になっているんです。これだけ見るならば、ほとんど守られているのではないかという風に、数字的にはなる訳ですけど、実態からいえば違うのではないかと思う。

だから、この黄色ところの大型運転手のとらえ方、距離によって、熊本の場合は東名大に行くドライバーの稼働時間であったりするものが、加重平均でとらえられていると思うんですけど、私たちの悩みは、1 日の労働が、朝、会社に出勤して、晩家に寝れるという風な方々は、ほとんどこの枠の中に入ると思います。

しかし、いったん家を離れて長距離運転される方々は、この 3516 時間という実態がある中で、一般的な平均が倍になるんですね。

そこに課題があって、我々の今回の輸送取引環境の労働時間の長時間というものが厳しくなっていますよというとらまえかたをしているんですよ。

これだけ見ているならば、293時間の枠の中に入っているから何の問題ないじゃないかという風に見てしまうんですね。

3Pと4Pの関連性が、整合性が取れていないから、そういうところを踏まえてもらった中で、分けて出してもらったらいんじゃないか。

(坂本座長)

資料の説明のところ、こういう質問はある意味最もだと思いますが、3Pと4Pの資料の関連のところですね。ある意味では過大になったり過少になったりするところが出てくるので、実態に合わせた説明はどうですかという部分ですが。

(事務局)

質問の趣旨は承知いたしましたけれども、あくまでも、折れ線グラフのデータにつきましてはすべての産業、あるいは、道路貨物運送業というくくりのデータでございまして、先程の監督の状況は、いわゆるすべての事業場に関して実施したということではございません。監督指導はやみくもにどこにでも、いわゆるサンプル的に行くというわけでもございませんので、実施した状況につきましてのデータということでどうしても、行政目的的に対象も選定していることで、このような状況になっているということをご理解いただければと思います。

○児玉委員（日通熊本支店）

これは比較が違うのではないかと？293は総拘束時間ではないか。労働時間としての時間で元データが違うのではないかと。休憩時間も含めた時間。その分の差があるから、その認識が違うと根本的に違うと思いますが。

(坂本座長)

今、監督のところの実態と、それからデータのところに認識の問題があるので、基本的にしとかなないと、この数字だけみると違和感があるという話なんです。

(事務局)

1P目の労働時間につきましては、拘束時間ではございませんので、いわゆる休憩時間は入っていないということで、正味の実労働時間ということでございます。

拘束時間につきましては、先程ご説明した通り。休憩時間も入ったところの、始業から終業までの丸々の時間を拘束時間ということなので。その辺が違うということをご理解いただければと思います。

○荒川委員（九州産交運輸）

おっしゃることはわかるが、ここでの議論の対象となっているのは、長時間労働に対して改善をやっていきましょうという趣旨の会議なので、元のとらまえ方が違うとおかしな話になるのであって、もしこの数字だけで行くのであれば、皆さん方が、きちんと枠の中に入っているじゃないか、何もそんなに、長時間労働になっていないじゃないかという風な見方をされるということが、もう片方では出てくるわけですね。

だけど、それは作業実態ということからは踏まえて、違うのではないかとということで、

何でこの会議ができあがったのかという風な誤解が生じてしまうので申し上げただけです。

(坂本座長)

長時間労働の実態を説明する資料としては不十分だというご質問でよろしいでしょうか？

お二方、大体そういう趣旨ですね？

○児玉委員（日通熊本支店）

先ほどは、元データが違うのではないかということを使ったもの。議論する、元としてどっちをするのか？そもそも、告示が出来たことをいうと拘束時間部分の例外規定として出てきて、拘束時間の概念は、運輸業しかない訳ですよ。

特殊な考え方をしているわけだから、どこの部分を直していくのかという議論をしないといけないのかということをお認めしておかないといけないということです。

○荒川委員（九州産交運輸）

それは改善基準告示違反というものと連動性がどのようにかかわってくるのかということがよくわからないんですよ。先ほどは労働時間の話があった。今度は改善基準告示違反の課題が出てきた。じゃあどうするの、という風な話ですね、関連性が、一貫性がなくなってくるから、ちょっと、話の進め方を今後どのようにもっていくかということに、少し懸念があるということです。

(坂本座長)

データが出ていないので、今から取っていくということになると思うんですが、今、出てきているデータから言うと、必ずしも、心配してやらなくちゃいけない、説得的な資料にはなっていないということでしょうか？

○荒川委員（九州産交運輸）

そういう心配が若干あるということです。

(労働局)

ちょっと補足いたしますけど、確認させていただきますが、労働時間が長いといったときに、それに当然休憩時間が加わっての拘束時間ということですので、本協議会では長時間労働を抑制するという環境整備に向けての取り組みということですので、

当然、休憩時間を含めたところの時間が拘束時間ということになりますので、労働時間を抑制する、削減していくということになれば、当然、それに連動して拘束時間も短くなるということになります。だから、トータル的に、拘束時間であり、あるいは労働時間も削減を図っていくといったようなことになると考えております。

(坂本座長)

全体的には皆さんお分かりだが、データを見たときに必ずしもそれがすんなりこないという部分があるので、今後進めるときには、そこを補強いただくことになる。

○荒川委員（九州産交運輸）

労働局長のお話の中で、我々トラック業界の中では非常に人手不足で、労働力不足が懸念されるという話をいただいたが、年齢別の構成を、是非出していただければという風に思います。

60歳以上の方が日本で働いている運転手が、14～15%占めているんですね。

しかし30歳未満の方々の労働人口は、全ト協と国交省の統計では少し差があるが、5%を切っている実態なんですよ。国交省が出してあるものは3%を切っております。

そこにおいて、今後5年間に60歳以上の方々の15%の担い手がなくなって、新しい30歳未満の方々の就業率がもっと低くなれば、もっと厳しくなりますよという課題が、片方で占めていますので、そういったところのものを、是非資料としてお出しいただければという風に思っております。

(坂本座長)

人手不足については、60歳以上の方がこれからどんどん引退していけば、30歳代の方が3%とか5%という低い率で、あと4～5年たったら非常に厳しい状況が、今のままでも構造的に来ると。

この状況が改善されなければ、さらに悪化するという懸念があるということで、その実態の資料もほしいということによろしいでしょうか。

トラック事業の労働状況について、脳疾患等の件数が出ているが、トラック業者が多いので、全体の数の中の割合の件数と、そのままの件数というのはちょっと比較も違うのかなという、今後の実態に合わせて議論する際には、もう少し細かい資料が必要かなと、追加の資料もお願いしたい。

○住永委員（トラック協会会長）

このデータを見まして、1Pの総労働時間の推移で2640時間、2592時間という数字があるが、今回、調査をするわけですね。調査をするにあたっては、私はこの数字というのが、やっぱり大企業さん中心の数字ではないのかなという感じがしております、調査に当たっては、小零細、こういったところもしっかりと見ていく必要があるのではないかと思っておりますのでお願いしたい。

もう1点、古里委員からのガイドラインの件だが、この資料の3Pのところにあります、基準の通達というのが昭和54年に出されているんですね。36年間たって、今また、同じようなことをしなくちゃいけないということなので、やはり相当の拘束力のあるような形でやっていかないと、また36年後にやらなければいけないんじゃないかという思いがしましたので、発言しました。

(坂本座長)

ガイドラインといっても、かなり厳格に運用していかなくちゃならないだろうというご意見だと思います。

③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

(事務局より説明)

【質 疑】

○住永委員（トラック協会会長）

今ご説明いただいたとおりだとは思いますが、調査結果の使用目的ですけれども、この目的以外には使用しないということが書いていただいておりますし、その通りだと思いますが、非常に心配している会員がごぞいます。この点を、間違いのないようお願いしたいということです。

もう 1 点は、対象事業者は運輸支局の方で選定頂くということですが、これは、トラック協会にも、一度、選定にあたっては、ご相談いただくということによろしいでしょうか。

(坂本座長)

2 点ですが、やはり零細中小事業者が回答するにあたり、今までうまく行っていないところも調査するので、正直に全部書いてしまうと困るのではないかとということと、選定事業者に関してはトラック協会にも何らかの相談いただけるのかというご質問。

〈事務局〉

1 点目については、他の協議会でもご意見を頂いております。説明しましたとおり、私どもの監査等で使用することはないということを、文書の中でも明確にしておりますし、共通認識として考えており、絶対に間違いのないようにやります。

2 点目の選定対象ですが、基本的な選定は私どもがさせていただきます。ただ、先程申し上げましたとおり、地域性や輸送品目等の偏りがないように、トラック協会さんにご相談しないとわからないという点もあるので、是非ご協力をお願いしたいと思っております。

○下川委員（城東運輸倉庫）

実態調査の時期が 7 月となっておりますが、熊本県は、多分この時期は夏枯れして、一番暇な時期ではないかと思っ、一番、拘束時間が少ない時期なんですよ。実態が出るのは、もう少し、秋口以降のほうが良いのではないかと思いますので、その辺のご検討もお願いしたいと思っます。

〈事務局〉

全国一律の調査であるので、大変申し訳ございませんが、この時期に実施させていただきたいと思っます。なお、ご意見がありましたことにつきましては、中央の方にも報告いたします。

(坂本座長)

それで出た調査結果としては、いかがでしょうか？夏枯れの時期にでた実態調査の結果というものに対して、方針の立て方といったものについて意見は？

○下川委員（城東運輸倉庫）

荷物の業種によると思うんですけど、青果物関係ではどうしても夏場の出荷はない

ですし、逆に工場関係では夏場が忙しいというものもあるかと思います。一概に全体の平均とは言えませんが、運送事業者が暇な時期であるのは間違いないと思います。

(坂本座長)

そのあたりは、中央の方も急いで設定されたんでしょけど、青果物等は熊本にとって非常に重要なものなので、ここがある意味ではグレーゾーンになりやすいものでもあるし、青果物なので届けないといけないし、都市部の消費者も待っているけど、なかなか時間どおりにいかないという、そういった実態のところ、当初からずれ始めるんですが、その辺り、労働局長と運輸局長はどういう風にお考えでしょうか？

じゃあ、本田支局長の方から。

(本田運輸支局長)

下川委員からのお話ですが、熊本では青果物輸送に関して、重要であることは認識しておりますが、先程の事務局からご説明しましたように、全国一斉の調査ということで、各方面から、例えば北海道、九州いろいろな実態は違うと思います。長距離の部分もあれば、関東から近畿、近畿から関東方面とか、色々な産業の面からも実態が違うというのもございまして、熊本の場合は秋口以降が本当の実態が分かるということもあるかもしれませんが、全国どこもそういった意見が出てくるかと思います。

今回は、初めての取り組みでもあり、全国一斉に実施するということをご期待いただきながら、7月の調査実施ということで進めさせていただきたいと思います。

(坂本座長)

ただ、最初の趣旨とかなり違ってくるので。全国一律にやるという趣旨と、方針に示された地域の実態に合わせて協議していくという話が、この段階で既にずれ始めているので。全国でやってそれを中央にあげて、中央の方で方針を出してこうですよというものが出てきたときに、各地域では、これと違うよという話になると、せっかく時間をかけたものがずれ始めてくるという、いわゆる、中央と地方の問題が出てくると思うんですよ。

従って、中央でやる部分はそれとして、地方の実態に合わせたものを、もう1回ここで検討しないと、4年間かけて将来計画を立てるのに意味がないのではないかなと思うんですけども、その点、配慮される余地はございますか。

(本田運輸支局長)

調査そのものは、形として、今申し上げましたとおり、この案のとおり7月統一の流れで進めざるを得ないと、事務局としては思っております。ただ、熊本の実態に合わせてやっていかないと無駄じゃないかというご意見もあるわけですし、その議論を深めるための数字を新たにすることが出来るのかなということが一つございます。

(坂本座長)

申し上げていることは、実に簡単なことで、この時期にやるものと、地方版に合わせてもう一つやっとならないと、実態に合わせて議論をやっていく何年かが無駄になるので

はないかということなんです。

つまり、青果物の問題であるとか宅配業種、いろいろな地域でやってあるが、違うデータで議論した場合、データなしの議論になりますので、実態に合わせた地方版を一つ作ることが必要ではないかということで、皆さんに協力をお願いして、この時期にもう1回やった方がいいということであれば、それをやっという方が議論が出来るんじゃないかなと思うんですが。

実際には、トラック協会さんにもお願いしないといけないが、私の勝手な意見ですが、会長は如何でしょうか。

○住永委員（トラック協会会長）

7月の22日だったと思いますが、全ト協の常任理事会がございました。その際に、本省の被川貨物課長から講演を頂きましたが、中央協議会と各県の協議会を並行して行うけれども、各地域の協議会は必ずしも中央協議会の議論と同じものでなくてもよいという、あくまでも地域の実情を出してくれというお話を伺いました。

この協議会は4年間で新たなものを作り上げていくということであるが、現在の改善基準告示によって、今現在、今日現在も、トラック業界は非常に苦しんでいるんです。

実態として、九州の青果物を運んでいる運送業者は、大変苦しみながらやっているのが実態でございます。この実態をこういったところにも反映させていただきたいという思いがある。これは、運送業だけの問題ではないんです。熊本の農業は基幹産業であり、産地力を問われることになります。産地がなくなれば、大量消費地である関東や、あるいは名古屋、こういったところの物価や消費物が守れるのかどうか。あえて、社会問題としてとらえていただいて、地域のデータをとっていただきたいという思いはしております。

(坂本座長)

今回の趣旨はその通りで、トラック輸送における取引環境と労働時間の改善なので、全国で決めてこういう方向で改善しなさいというのが出てこないと決まってこないもので、統一的な実態調査を行うということは、基本的に問題ないということなので、是非、そのまま進めていきたいと思いますが、ただ、今いくつか議論がございましたように、この種のことをトラック協会だけでというわけにはいかないもので、こういう機関を通じて全体の合意がとられれば、熊本の地域における実態というものを、ここで合わせて検討すると、それが労働時間の実態上の改善に向かうと思いますが、そのあたりは事務局の判断になりますが、いかがでしょうか？

○住永委員（熊本交通運輸）

最後をお願いということで発言しようと思っておりましたが、丁度、実態の話になっているので、発言をさせていただきます。

こういった協議会を設けていただいたことに関して本当に感謝しております。この協議会により決められたものにより、皆様方が安心して生活できるようなものになるよう

にしていきたい。

今の実態ですが、熊本県から全国に向けて、先だって経済連が扱った冬から春の実績がでしたが、目標 365 億に対し 379 億で、春から秋までは全国に向けて 700 億の出荷量と聞いています。

経済連扱いの系統外のものも含めると、ちょうどこの倍になるのではないかと思う。改善基準告示を守って運べるのは、その 3 割強です。6 割強は改善告示を守れなくて運んでいる。これが実態です。

この青果物を、八代の郡築、昭和、ヤチワ、天水の方のいちご、これを作る農家のみなさん、開拓をし、大地を作って、八代平野を作って日本一のイグサの生産量となった。

ところが、住環境の変化でイグサが売れなくなり、何に代えるかということで、トマトやいちごを作り始めた。そして、これだけの生産量になった。

また、鹿本平野、益城大地ではカライモしか作れなかった。植木、大津には大きなアルコール工場があります。益城には 2 カ所あります。

こういう作物しかできないが、それだけでは農家が生活できない、これだけではいけないと、スイカを作り、日本一のスイカの産地になった。

一生懸命、先祖が開拓をして、モッコで石を担いで堤防を作って、そして大地を作った。そういう大地の上で作った作物が運ばれない。

これを守ったら、運ばれないんです。3 割ですよ。トマトを作るにしろ、トラック業界資材業界、色々連携して、運ぶ方法も、常温から低温、何度にしていけば東京に着くかということまでして作ったこの品物を運べない。私たちは運ばなくてもいいんです。

昨日、鶴屋に行きましたが、キャベツ、大根、全てあります。地産地消というコーナーがありますが、今、レタスなんかは長野産です。キャベツなどはかろうじて地場産があります。

黒潮市場というところでは、キャベツは群馬産、レタスは長野産、熊本産は一つもありません。群馬にしろ長野にしろ、長野の農協に行くと開拓史がありますが、大地を開拓して焼き畑農業をして、蕎麦を作りだしたが、蕎麦だけでは農家は生活ができないので、キャベツやレタスも作り始めた。

今日、黒潮市場でびっくりしたのは、今日出されたのは 799 円、それに対してひっくり返したら茶色くなっている、少し古いものは 199 円だった。

改善基準を守って走ったら 199 円です。

こういった実態を知らずに協議会をやっても、何のための協議会なのか。

消費者が 799 円してもうまいものを食べたい。199 円のべろべろになったレタスは食べたくない。本当の実態に沿った、消費者が安心して食べられる、生産者が安心して生活が出来る、農業を守るためにやっていただきたい。

私たちは運ばなければそれで終わりです。私たちの業界は、池の中で泳いでいるメダカです。池の中で泳いでいる鯉であれば、外敵が来たら鱗で掃いますが、メダカは掃え

ません。皆さん方が作ったやつを、皆さん方が食べたい、一番いい条件で運んでくれと
いって、池の中で泳いでいるだけなんです。

こういった事を理解して、次回からの協議会に臨んでいただきたいんです。

(坂本座長)

事務局で用意していただいたものについては、合意をいただいたということでよろし
いでしょうか。

もう一つ、いい悪いではなく実態として 7 割は基準を守れない状態で運んでいて、い
わゆるグレーゾーンの、このままの状況ではいけないので、改善をしていかなければな
らないが、少なくとも、その実態把握をしないと議論が進まない。

熊本県でも物流に関する統計は持っていないし調査もしていません。

実際に取引をしている人の感覚でしかないので、どちらにしても実態の把握はしない
といけないだろうと思いますので、今回の調査はこれで行くとして、できればワーキン
ググループのようなところで、こういった調査をしていただけないかなと思う。ワーキン
ググループは、その都度テーマに合わせてということになると思うので、事務局の方
でお考えがあれば、本田支局長から。

(本田運輸支局長)

住永社長のご意見も頂戴したところですけども、この調査は、このまますすめさせて
いただくとして、ご了解いただいたうえで、皆様方のご意見も含めまして、熊本県の実
態として、私ども、労働局、トラック協会、荷主、各方面からの出来る限りの最新の
状況を調査し、資料を準備させていただきまして、ワーキンググループで検討を進める
ということで、全国の流れと並行して、熊本県の流れもしっかりと押さえていくという
方向で進めていきたいという風に思います。

全国の実態調査は、かなり細かく設定してありまして、統計的な資料として使うよう
になっているが、熊本の分をこれから進めていくということになりますと、ここまでし
っかりとしたものが出来るかどうかはわからないが、そこはご了解いただきたいが、で
きる限り事務局の方で作業をさせていただいて、次回に臨みたいと思っておりますので、
ご了解いただきたいと思います。

○住永委員（熊本交通運輸）

遠隔地、また熊本県の実態がそういうものだということを理解していただいた上で、
すぐにどうこうしてくれということではなく、代替輸送として、つい最近、北九州から
清水港に、RORO 船で運ぶという実態調査が始まりました。

また、JR さんも貨車輸送で代替を検討しているというのでございますので、この検討
が終わって、代替輸送ができるまで、何とか今のグレーゾーンではありますが、生産者
消費者を守っていただきたい。12 日に出発式をして、何時に船が着けば消費地まで届け
られるのかといった検討をするので、しばらく目をつぶってではないけども、農家のた

め、消費者のために思ってということでございます。

(坂本座長)

将来計画については、今まで昔の国鉄の貨物輸送が動脈であったものが、今はトラックのところに道路で全部輸送するといった事になっています。

それに合わせて、JR も貨物輸送であるとか海運業での代替というものも始まりつつあるという機運もありますので、将来計画も踏まえながら実態調査をやっていく。

本田支局長からありましたが、非常に詳細なものではなくて、全体のところで宅配業者であるとか零細な事業者がどうかとかいったものが分かるような調査にしていきたいと思っております。

新しい試みということで、利用者のためにということもありますが、零細な中小のトラック事業者が改善をしながら進んでいけるように、検討を進めていきます。

4. 閉会

(竹田運輸局長)

長時間に亘りまして、委員の皆様方には真摯な議論を頂いたかと思えます。本当にありがとうございました。何人かの方々、あるいは会長さんからも意見がありましたが、こういった荷主さんがいますとか、経済団体さん、あるいはその行政の方も入った、みんなこれを何とかしないといかんという危機意識を共有できたのではないかと思っております。これから4年間に亘って議論をやる訳でございますけれども、本当にあとがない、何かをやらなければいけない、こういう意識で、前を向いて議論をしていただければと思います。今日はトラックに関してあまりなじみがないという方のために、細かな資料も提示させていただきましたけれども、今後はまず実態を見つめてご議論を頂きたい。こういうつもりでやっていきたいと思っておりますので、第2回以降もよろしくお願ひしたいと思っております。本日はありがとうございました。