

第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善鹿児島県地方協議会 議事録

1. 日時

平成27年8月5日（水） 13時30分～15時30分

2. 場所

鹿児島サンロイヤルホテル3階「杉の間」

3. 出席者

小野 秀昭	流通経済大学 物流科学研究所 教授
永田 福一	鹿児島県中小企業団体中央会 事務局長
貝崎 勉	鹿児島県経済農業協同組合連合会 農産事業部長
大山 康成	鹿児島青果（株） 代表取締役社長
恒岡 良文	本坊酒造（株） 総務部長
下川 靖博	中越パルプ工業（株） 川内工場 事務部長
中村 宇宙	ヤマエ久野（株） 鹿児島支店 共配課長
黒木 一正	（公社）鹿児島県トラック協会 会長
三苦 和彦	日本通運（株） 鹿児島支店 支店長
上窪 隆之	中越物産（株） 物流管理部長
鳥部 敏雄	セイコー運輸（株） 代表取締役
芳田 明	（株）ユタカ産業 代表取締役
池田 耕造 （行政側）	全日本運輸産業労働組合連合会鹿児島県連合会 執行委員長
岩崎 修	厚生労働省鹿児島労働局長
石田 勝利	国土交通省九州運輸局自動車交通部長
峯 比呂志	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局次長

4. 議題

- (1) トラック輸送における取引環境・労働時間改善鹿児島県地方協議会について
- (2) 労働基準法等の一部を改正する法律案について
- (3) 地方協議会の今後の進め方について
- (4) トラック運送事業の実態とそれに対する取組について
- (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
- (6) その他

5. 資料

- 資料1 トラック輸送における取引環境・労働時間改善鹿児島県地方協議会規約(案)
- 資料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
《参考》荷主企業と運送事業者の協力によるトラックドライバーの長時間労働の改善
に向けた取組事例
- 資料3 地方協議会の今後の進め方について
- 資料4 トラック運送事業の実態とそれに対する取組について
- 資料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

6. 開会挨拶

開会の挨拶（事務局）

省略

（岩崎鹿児島労働局長）

鹿児島労働局の岩崎でございます。委員の皆様におかれましては、日頃より労働行政にご理解を賜りお礼申し上げます。また、今般、トラック輸送における取引環境・労働時間改善鹿児島県地方協議会の開催にあたりまして、皆様にはお忙しい中、ご参集いただきまして重ねてお礼申し上げます。

この協議会は名前のとおり、長時間労働の改善のためには取引環境と労働時間の2つの要素があり、双方を解決しなければならないことから、鹿児島県においては、鹿児島運輸支局と鹿児島労働局が共同で事務局となっております。

この協議会立ち上げのきっかけは、厚生労働省本省が本国会へ提出しました労働基準法改正案となっております。おって事務局より説明があると思いますが、経緯といたしましては、本労働基準法改正のため、労働政策審議会で議論を重ねて参りました。その中で、長時間労働を抑制する観点から、時間外労働に関する割増賃金引き上げという議論がございました。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割増しとなっておりますが、中小企業においては猶予されているという状況でございます。これをどうするかという中で、労働の立場からこれまで議論をされてきましたが、特にトラック輸送においては、業界の方々の努力だけでは解決できない様々な要因がございまして、このため厚生労働省、国土交通省の本省において、5月20日の月曜日に中央協議会が開催されたものでございます。

しかし、トラック輸送においては、長距離運転など地理的状况等々、商慣行が各地域で異なる状況もございまして。そういうことになると、厚生労働省や国土交通省の本省だけではなく各都道府県において議論を進める必要があるということで、鹿児島県でも取引環境と労働時間の2つの要素を併せた会を作り、実際に働いていらっしゃるトラック運転者の労働時間が短くなるような対策を進めるために、このような協議会を鹿児島運輸支局と鹿児島労働局が共同して開催する運びとなったところであります。

トラック運転者の労働時間をみますと、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。それから最近、過労死の問題が取り上げられており、昨年の国会で「過労死等防止対策推進法」が制定されましたが、そういった中で、長時間労働の要因として脳、心臓の疾患を患い、不幸にも亡くなられた方もいらっしゃいます。鹿児島県においても、平成26年度は脳、心臓疾患の請求件数が8件、そのうち4件が支給決定されておりますが、支給決定されている1件が輸送・機械運転従事者となっております。また、このような厳しい環境が、他に比べまして運転者を希望される方が少ないことによる人材確保困難が起こるという問題もございまして。トラック輸送における人材不足の最大の要因は長時間労働にあり、人材確保を巡る地域間競争が激しくなっている中、その改善が求められているわけでございます。

物流が止まることや、それに支障が生じることは、経済全体にとっても非常に深刻な問題であります。私どもといたしましても、取引環境を整えながらトラックの運転者が長時間働く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、地域経済の発展や人材確保に非常に重要なことと認識している次第でございます。

こういった背景をふまえ、本協議会では労使関係の方々、また、荷主や元請けの方々にもご参加いただいております。この協議会は、大変貴重な機会とございまして、ぜひ長年にわたる懸案の解決のため、実践的な方策を積極的に提案していただきたいと考えております。

私どもといたしましても、この協議会を契機として、トラック運転者の労働環境の改善をしっかりと進めて参りたいと考えておりますので、委員の皆様にはご協力、ご支援のほど、よろしくお願い申し上げます。

7. 資料説明

資料1の説明（運輸支局）
案のとおり決定

8. 座長選出

事務局提案により、全会一致で小野教授が座長に選任された。

（小野座長）

流通経済大学の「小野 秀昭」と申します。よろしくお願ひいたします。

私の肩書きにございますとおり、流通経済大学の中には、物流科学研究所という組織がございます。大学で「物流」を教えている、あるいは「流通」を教えているところは結構ありますが、組織として「物流」という名称をもって教えているところ、研究所として持っているところはたぶん我が大学だけかなと思っています。そういうこともありまして、実際にトラック運送事業の経営者の子弟の方々や「物流」に興味を持っている学生が多く入学してきています。最近ですと、日本人だけではなく、韓国、中国、台湾、ベトナムというアジアの若者たちが「物流」を勉強しにやってくるという特色を持った大学です。

調度私は、3年・4年の専門課程で「物流」を教えておりまして、就職の際には、ぜひ物流業界に入りたいという学生が多くいます。世の中の「物流」の経営者から見ると、大学でそういうことを勉強し、かつ、「物流」の会社に入社したいという希望を持っている学生がほとんどというわけではないのですが、我が大学に入るということで、紹介してくれということでお声がかかるという状況にあります。

ところが、学生の方に聞いてみますと、初任給が一見高い、でも賞与については一切出なかったり、あるいは、本当に土・日休めるかと先輩に聞くと、なかなか休めない、長時間労働で朝から晩まで仕事がある、そういったこともあって最終的に敬遠をしてしまうということです。

実際のところ、新卒の高校生がドライバー職として入っていくと、事務職以上にさらに長時間労働をすることがあつたりしますので、そういった所で見ると、なかなか魅力的な産業になっていないのが本音のところだろうなと私は感じています。

まさに、こうした若者たちにトラック業界はブラック業界とのレッテルを張られる前に、こうした形で長時間労働が抑制できるような実情をしっかりと見通し、対策を立てていくことが必要かと思ひます。この機会を逃してしまつては手の打ちようがないことになってしまうという時期になっているのかなと私は感じております。

そこで、キックオフということで取引環境・労働時間改善協議会が全国で立ち上がりました。この協議会につきましては、メンバー構成を見ますと、運送事業者だけではなく、荷主側、そして行政側としましても、産業の所管をする国土交通省、労働の分野を所管する厚生労働省ということで、各方面のそれぞれの立場から参加されている訳でございます。まさに役者は揃っている訳ですから、今日を始めとして約3年半くらいでしょうか、長きにわたる中の協議会が開催されますので、しっかりとした議論をしていただいて、本当に実りあるいい結論を出していただけたら、まさに我が大学の卒業生も気持ちよく会社に入っていける、高校新卒も採用ができる環境が開ける、といったことに繋がろうかと思ひます。是非とも忌憚のない意見、なかなか言いにくいことでも本音の実情を披露していただけたらと思ひます。よろしくお願ひいたします。

9. 資料説明

資料2、資料3の説明（鹿児島労働局・鹿児島運輸支局）

10. 議題2、議題3に関する意見・質問

(永田委員)

いくつかお尋ねしたいことがあるのですが、資料2を見ておりました疑問に感じたことがございます。まず4ページでございます。4ページで労働者1人当たりの年間の総実労働時間についてですが、全産業に比べて200時間ほど運輸業が多いという報告があります。1日に換算とするとだいたい1時間弱かなと思うのですが、この調査はたとえば事業者からの回答を元に行っているのか、それとも実労働時間を対象としているのかが知りたい。質問の趣旨は、たとえば、運輸業以外の他の産業でも結構長時間労働されているところが多いのではないかという声もありますから、質問をさせていただきました。

2点目です。5ページの運輸業において、週休2日制の導入状況が全体に比べて低いとの報告がございましたが、それより低いのが建設業であります。建設業においても同様の問題があるのではないかというふうに思いますが、そこについて教えていただきたい。

3点目です。7ページ、中央の方の議事録を事前に送っていただきまして、そこでちょっと疑問に思ったのですが、輸送・機械運転従事者が脳疾患、あるいは心臓疾患での割合が多いという報告がでております。これは長時間労働だけが理由なのか、あるいは、例えば長期間にわたる労働が何らかの影響を及ぼしているのではないかと、そう言うような疑問もありますので、そこをもうちょっと詳しく教えて頂ければと考えております。以上でございます。

(綿貫監督課長)

ご質問頂きました3点についてご説明申し上げます。

鹿児島県における年間総実労働時間の調査の方法かと思いますが、毎月、勤労者統計ということで、事業主の方々に各調査票をお配りして、都道府県でとりまとめて厚生労働省にお送りする形となっております。ですので、これは実労働時間というのは厚生労働省で何か計算している訳ではなく、各事業所からの報告により調査、これは統計法に基づく調査でありますけど、それに基づき調査をしているものでございます。ですので、事業主の方々からの報告に基づくものでございます。

次に、建設業でも同様の問題ということでございまして、ご指摘のとおりでございますが、鹿児島県の業種別の週休2日制度の導入は、建設業では少のうございます。ご指摘のとおりだと思います。ただ、まずトラック業界におきましては先ほども申し上げましたとおり、どうしても長時間労働、拘束時間を含めた労働時間が長いということで、こちらも改善していかなければならない。当然、建設業についても、今後、何らかの改善をしていただく必要があるかと思いますが、建設業においては、今のところ何か特段動いているというものはないと承知しております。また、厚生労働省本省の動きも注視していきたいと考えているところでございます。

最後に、7ページの心臓疾患についてですが、ご指摘のとおり、これは支給決定の件数又は請求件数でありまして、もともと脳疾患認定については、長時間労働に起因するものだけではございませんで、3つの要件がございます。脳、心臓疾患の認定の基準では先ほど申し上げた3点というのは、異常な出来事が起こること、また、その概ね短期間で極度の緊張状態になって短期的な、瞬間的な異常な出来事が起こることが要件の一つ。もう一つが発症後概ね1週間の間に日常に比べて特に過重な身体的、精神的な負担が生じた場合ということで、1週間程度の短時間の過重労働というもの、また、発症後概ね6ヶ月間に恒常的な長時間労働等の負荷が長期的にわたって作用した場合、長期間の過重過労な業務ということの3つがございます。この3つがこの中に入っているものでございます。従いまして、全て長時間労働が原因かというものではございません。

ただし、私が過去、厚生労働省の本省にいた時に、感覚で大変申し訳ないですけども、当時の支給決定の中身を確認したことがございまして、トラック運転者については、やはり、長時間労働を起因としたものが多かったかなという印象がございます。

以上でございます。

(小野座長)

今後の進め方の資料、資料3について、本年度のスケジュールを確認させていただけたらと思います。

後で紹介される実態調査が実施されますと、その後、アンケート調査票につきましては、全国の調査でございますので、集計・分析がほぼ年内一杯かかるというスケジュールになっております。ということは、大体10月、11月に行われるであろう次の協議会においては、この結果報告は多分ない、その時点では議題としてみんなで分析しようというチャンスはこの時点ではまだないということですね。そういうことの確認です。

それから、もう一つ、第2回の協議会でございますが、「実態のヒアリング」と書いてございます。まさに、先ほど長時間労働というのは、書面で要因を調べるというのはなかなか難しい。実際の現場の事業者の実態、あるいは荷主の実態といろいろですね、様々な要因によって長時間労働になっていると思います。全国のアンケート調査、書面調査だけではなく、そういった長時間労働の要因をヒアリングであぶり出していただいて、第2回目時には、全国調査の結果報告がないので、その辺の実情をご披露いただくような動かし方にしていただけたらという要望でございます。この2点確認まででございますが、如何でしょうか。

(久保田首席運輸企画専門官)

座長からご確認のありました第2回目の地方協議会において、何を議題にするのかということでございますけれども、先ほどご説明しましたとおり、実態調査の集計・分析は、中央協議会事務局において10月から12月にかけて行われる予定でございます。その分析結果を年明けの1月開催予定の中央協議会に報告される予定でございます。たしかに、この2回目の秋口、例えば11月に開催する2回目の協議会においては、この分析結果は得られないであろうというふうに思っております。そこで2回目の協議会においては、今後、議題の調整をさせていただきたいと思っております。例えば、本日お集まりの委員の皆様は、それぞれ経営者、代表者といった方でございますので、自社において、どういった取組が行なわれているのかというようなことであるとか、あるいは、決まったことではございませんけれども、九州トラック協会においては、平成27年3月に「改善基準告示等の見直しについての検討及び要望事項 報告書」というものがまとまっておりますので、せっかく出来上がった報告書でございますので、そういったものを議題にできないかと考えているところでございます。今後、皆様のご意見を諮りながら、議題については、調整させていただきたいと思っております。

11. 資料説明

資料4、資料5の説明（九州運輸局、鹿児島運輸支局）

12. 議題4、議題5に関する意見・質問

(鳥部委員)

「トラガール」という言い方は、我々トラック業界においてすごく問題になっております。

「トラ」というイメージがちょっと悪いということで、鹿児島県トラック協会では「トラックガール」と略さないことにしました。「トラ」というのはちょっと怖いお姉さんという感じがします。できましたら略さずに「トラックガール」と呼んでいただけましたら、また聞こえがいいかなと思います。

(貝崎委員代理)

データがもしあればお聞かせ願いたいです。資料4の2ページ目、「従業員規模別事業者数」ですが、先ほど説明がありましたとおり、「零細の事業者が多いですよ」ということになりますけど、いわゆる実輸送量区分でのデータはあるでしょうか。例えば「30社以上が何%占めますよ」と

かいった数字があれば、ぜひお聞かせいただきたい。

今回は労働局の主催でトラック業界の労働時間抑制に向けた協議ということでの資料内容になっておろうかと思いますが、いわゆる物流が滞ると経済が停滞するということは現実的であろうかと思いますが。その方向に向けて改善をしていこうということなのですが、資料内容を見てみれば、いわゆる長時間労働なり、「給料が安い」という理由でドライバー不足が発生しているように伺えます。当然、長時間労働となれば、対策として新たに人を雇用しなければなりません。人員確保の為「給料を上げる」となれば、私の団体はいわゆる農畜産物を扱っているところですから、価格が直接どこに反映されるかといいますと、農家や出荷対象市場となります。「なかなか、価格反映を市場にというのは厳しい」という背景があり、そうなれば農家に負担がかかってくるということになります。ただでさえ現状、TPPの問題等、農業を取り巻く環境が厳しいことが視える中で、これ以上農家が農業経営出来なくなり、離農等で減ってしまえば鹿児島県内には様々な業種の企業もありますので、鹿児島県全体の経済が停滞してしまえば、おのずと流通業界も滞り、企業も減ってしまうというのが出てこようかと思いますが。

できましたら、最終的にとりまとめが終わって、やはり給料を上げていかなければならない、人も増やしていかなければならないという形になれば、経済全体を考える中で、国として部署が違うかもしれませんが、移行期における関連産業のフォローをどうやっていくのか、具体的支援措置を考えていただきたい。やはり地方になればなるほどトラック輸送に期待する場面というのは多々できます。仮に規制で東京に輸送出来なければ、大阪や地元で出荷・販売をしてくださいますとありますが、需給バランスもありますので、やはり東京を中心とした大都市圏に地方産地は持って行かざるを得ないというのが実情です。

ただ、トラック業界の実態を考えると厳しい状況にあるということではありますが、労働環境的な部分の調査と併せ、他の業態・業種を含めた中で、総合的に考えていかないと、トラック業界だけ「改善しましたよ」、なら「給料は上がりましたから」では、「ふたを開けてみれば」ということにもなりかねないものです。折角、いいアンケートを取られますので、これをどういった形で他の分野にも広げて、総合的に日本の経済、物流を活性化していくかということを是非考えていただきたいと思います。

(西依課長補佐)

まず、1点目、統計上の話ですけれども、物流調査とは別の資料が2010年の資料としてあったものですから、そちらの資料を引用したものになります。また、事業実績の報告等が毎年、事業者の方から提出がありますけれども、それは各事業者の全てのデータをパソコン等で1件ごと、さらにその数値が実際、報告書を見る中で、単位そのものを間違っているケースもあるものですから、今ある報告書の中で、車両数、規模別に輸送量の統計を取るのは非常に困難な状況です。結果的にそういったものは資料としてありませんので、今回もトン数ベースということで、別の物流センサスというものから資料を引用させていただきました。結果的にそういったものは作れない状況にあります。

(久保田運輸企画専門官)

2点目のご質問、ご要望につきましては、この協議会は、最初の規約の所でもご説明しましたように、あくまでもトラック運送業における取引環境の改善と長時間労働の抑制を実現するために、その具体的な環境整備を図るところが目的でございます。

ただ、ご指摘のとおり、「トラック業界だけがよくなればいいのか」という、「総合的に他の業態も考えていかないと」ということでもございまして、ここから得られる調査結果であるとか、改善点であるとかそういったものを、「他の業態も含めたいうで総合的に考えた方がいいよ」というご指摘だと思っております。そこはそれとして、何ができるのかわかりませんが、ご要望として承っておきたいと考えております。

とりあえずは、私どもといたしましては、トラックドライバーの実態調査をして、そこから鹿児島県の特徴として何が見えるのかということからはじめて、どんな改善をしていけばいいのかということをやっていくつもりでございます。非常に大きなテーマをいただきましたので、そうしたご要望があったことは本省にも伝えますし、認識していきたいと思っておるところでございます。

(小野座長)

ありがとうございます。とても難しい問題で、労働時間を減らすということは、どう考えたって給料が低くなるならば、単価を上げなければいけない。当然、民間の負担、物流負担コストが増えてくるというシナリオになるということです。特に鹿児島の場合は、農産物を大阪だとか東京の市場に出荷する際に、長距離輸送となるので、そこは長時間労働の大きな要因になっている可能性が高いということがあります。

もう一つは働きぶりという考え方があります。すなわち、労働時間はなるべく減らしながら、抑制しながらも運行体制を見直して、例えば東京までの運転時間、拘束時間といった考えにもうまく柔軟に対応していく必要がある。簡単に言えば1日13時間という拘束時間、最大でも16時間というものがありますけれども、そういった条件でもしも届かなくて翌日以降となると、特に農産物は価格の競争力が低下していくという問題がある訳です。そうならないように、長距離運行したドライバーは、翌週は都市間の短い運送をするなど、組み合わせによって労働時間は減らしながらも、なるべくそれぞれの農産物の競争力を弱めないようにできないか。ここが一番のポイントになってくるのだらうと思うんですね。また、なかなか難しいアイデアですが、3年間の中ではきっとそういったことも可能になるのではないかと。改善基準告示といいますけど、そういったことの見直しも、今後、検討の材料に含めながら労働時間、そして運転の仕方も併せて是非これからの議論していただけたらと思います。

(黒木委員)

トラック協会の黒木でございます。先ほど貝崎委員がおっしゃったことが、究極の問題であるような気がいたします。非常にデリケートな難しい問題だと思いますので、まずもって、この実態調査をとりあえずご覧いただいて、今、座長からもありましたように、先ほど「適正取引推進ガイドライン」にもございましたけれども、例えば手待ち時間を少しでも縮めることはできないかと、そういった所で労働時間を少し削ぎっていくところ、できることはどういうことがあるのか、そういうことを上げていただいて、ご意見をいただきながら、それができればその次に何ができるかといったことの積み重ねが大事なのかなと感じております。

私どもの業界では、長距離輸送では再三先ほどからありますように、首都圏まで農産、畜産物を新鮮なうちにしっかり運ぶという仕事がこれからもやっていかないといけないということでもありますけれど、先ほどのデータでもありましたように、ドライバーの高齢化というのがあります。

それから、先々人口はやはり減っていきますので、ドライバー不足も間違いなく出てくるという予測もありますので、運ぶ物、車はあっても人がいないといった最悪の事態にならないようにということで、少しでもいい方策はないかということで考えていかないといけないと思います。

皆さん、どうぞ忌憚のないご意見とお知恵をお借りしながら、今後、我々も一生懸命努力していかないといけないというふうに考えております。

(鳥部委員)

賃金ですが、4ページの「大型」と「普通・小型」ですけれど、鹿児島県は他の県とは違って「大型」が低くて「普通・小型」のほうが高い。これは何か統計ミスとかではないでしょうか。

(西依課長補佐)

こちらについては、私の方で「賃金構造基本統計調査」より引用しまして資料を作成しておりますので間違いはないと思っております。戻りまして、今一度確認して間違いだった場合には正しい分を展開、間違いがなければ間違いのない旨報告させていただきます。

(永田委員)

今の表にあるところですが、例えば「大型」、「普通・小型」の月間の労働時間というのが208時間、もしくは209時間と書いてあります。これを12倍すれば年間の総労働時間になるのですが、単純に計算すると2,500時間になります。ところが、当初説明をいただいた「運輸業・郵便業」における労働時間というのは2,000時間だと、それ以外も含めても500時間も違うということであれば、長時間労働を議論するというのに「一体どっちの数字を信頼すればいいのか」ということで非常に疑問に思っております。鹿児島が全体に比べて少ないのであれば、鹿児島は頑張っているじゃないかということになりかねないのですけども、そこもしっかりとしたトラック業界における労働時間の前提というものを示していただければなと考えております。

(石田自動車交通部長)

数字が違うということですが、これはいずれにせよ、厚生労働省の資料2の方は「運輸業・郵便業」のトータルのものでありますので、いろんな業態が入っているものでございます。これと運送業を直接結ぶのはナンセンスなので、運送業は運送業の統計でチェックするのかなと思っております。私の記憶によると同じ厚生労働省の調査でも、調査月が違うとかちょっと性格の違いで結果も違ってくることがあるかと思えます。

先の「大型」と「中型・小型」トラックの賃金が逆転しているのがおかしいのではないかという話もありましたが、これも調査の性格上サンプル調査なので、サンプルの取り方によってこういう傾向が出てくるというのはあるかもしれないということでございます。そういうようなことを前提で見ただけかといけないうようなものでございます。ざくっと傾向をみるというのが実態だと思います。これは会社の規模によっても、金額や労働時間が全然異なっているものでございます。もし、必要であればどういう形態が欲しいかと言っていただければ、次回提出をさせていただければなと思えます。

(小野座長)

確認しますと、賃金が載っています2,400時間のものは道路運送業なので、トラックだとか、バス、タクシーも入っている。片方は「運輸業・郵便業」なので、当然、自動車以外の航空、鉄道だって入っている、そういう考え方でよろしいですね。そういう点では、数字が違うということですね。

(綿貫監督課長)

通常は「毎月勤労統計」というものを使うんですが、運輸局に出していただいたものは月間労働時間の6月のものでございます。当然、業務には年の繁忙期と閑散期がございますので、私どもが使っているものは「毎月勤労統計」というもので、1年統計というものはきちんとございまして、1年をきちんと計算したものでございます。従いまして、この6月が繁忙期かどうかはわかりませんが、統計データに出ている数字は1年間をならして月に直したものに12をかけて計算しているものでございます。そういうことで、違うものでございます。

(小野座長)

実は、トラック協会の方、これは鹿児島県ではないですけど、全日本トラック協会では、3年前まで、賃金と労働時間に関する全国調査を営業用トラックだけでずっと行っていたわけです。

感覚的にいうと、確か「2, 000時間というのはちょっとないかな」と、基本的には2, 400時間以上というところが、数字で議論していくと実情を見誤らない数字かなという感じがします。

13. 全体的な意見交換

(永田委員)

こういった荷主側、もしくは荷受側の方々の相互の意見を調整するのは非常に難しい話でございます。私どもの団体には両方とも在籍をしていただいているので、一方の意見というのはなかなか言えないということもございますが、世の中、日常に非常に無駄があると、たとえば、交通渋滞で時間が過ぎてしまって長時間労働になってしまう。あるいは、サービスセンターでの待ち時間が非常に長い、例えば、身近なところだと、宅配便の業者が不在だと何回も何回も運びに来ていただくと、そういうものも省けるようなきっかけになると非常にいいのかなというふうに思っています。また、将来どうなるのかという部分については、アンケートの結果等を見てお話しさせていただければと思います。

(貝崎委員代理)

私どももトラック業界が潤って活性化していただかないと事業展開できませんので、なんとか業界間の接点を見いだしながら、鹿児島県の発展のためにやっていければと思います。今後ともよろしくお願い申し上げます。

(大山委員)

青果業界である私どもの鹿児島中央市場では、年間18万トンの青果物を動かしています。これは全国とは逆で、鹿児島県の農産物は全国から非常に期待されていて、そこに出てくる部分が多くなっています。

全国で中央市場と呼ばれているところの平成14年の扱いが1,000万トンあります。これが10年たった平成24年でいくと820万トンと落ちてきている。その中で鹿児島は伸びてきていますので、まだ物流が増えるのかなと思います。

ただ、私どもの労働時間という感覚でいきますと、営業担当者の拘束時間もやはり長いのです。例えば農家さんをまわって仕入れてきて、それをまた販売するという形を一人で取りますので違う人間じゃできないんですね。そうなりますと、朝早く準備して、農家さんをまわると、非常に長い時間になります。携帯電話を支給していますが、勤務時間は決められたその時間でやってもらっているのですが、携帯電話は四六時中鳴っているという現状です。というのは、お客様方は働いている時間がそれぞれ違うものですから、そういった意味では携帯電話に拘束されているというのもあります。

5、6年前になりますが、私どもの業界でもなかなか働き手がないということです。競りをする日というのが青果市場では決まっていますが、それまでは全国では275日ということで全国協会から通知された営業日数でやっていたけれども、鹿児島だけ喧々諤々論議しまして、ここ5年で260日までいっぺんに落としました。全国協会のいろんな方からは非常にたたかれました。なぜ、足並みをそろえないのかと。業界でとらえると、休みたいのは皆さんそうなんですけど休めないからみんな頑張っているのだということで、私どもの場合は、これくらいの休みをとらないと労働環境は守れないと、先ほども言いましたけれど、1日当たりの拘束時間がかかり長いとなると、営業日数を減らしてでも環境を守っていかないと働き手が精神的に参ってしまう。結果、売り上げも若干厳しくなった面もあります。ただ、ここに来て社員も精神的な環境はよくなって、水曜日を休むようにしているので、日曜日と水曜日というパターンで少しずつ休むようにしています。年間のカレンダーも毎年少し考えているのですが、そういった部分で労働問題というのは、もちろん本人のアンケート調査とか本人の意識も大切とは見ているのですが、そこに家族

の問題もあるのかなと思います。家族の方がどういうふうに理解しているかというのがひょっとしたら大きいのではないかと。アンケートを取られるのであればご本人もですが、家族の皆さんがどう理解されているのかということも大きな問題だと思います。

青果市場の場合は、仕事に対する社会性とか自分たちの仕事がどういう役割を担っているのかということも勉強もします。そうでないと正直言って賃金とか条件面でいいものがあまり出せないのですね。そんなに格好いいことはできませんので、ボーリング大会とかゴルフ大会とか家族の方も参加してというのを大なり小なり取り組んでいるところです。労働条件的には厳しいのですが、頑張ってくださいよという形を今模索しているところでございます。

(恒岡委員代理)

焼酎メーカーにつきましては、以前は鹿児島県内で全部消費しておりました。それが広がりまして九州一円、ここ十数年来のブームもありまして、関西であり、現在は関東、焼酎自体は北海道まで鹿児島の焼酎があるという状況です。そういうことを考えますと、国内での輸送、物流ということに関しますと、やはりトラック業界の力を借りざるを得ないということで、非常に重要な問題であるのではないかと考えております。

それと一つ、配車センターによる手待ち時間あたりが非常に大きな時間になっていますけれど、これに関しましては、やはり商品の流れからいいますと、生産者、メーカー、卸店さんがありまして、その先の販売店があるという流れになっております。できれば意見としましては、販売店さん、販売業者さまの意見を、これが我々メーカーにとっても非常に大きな課題ですので、そのような意見も参考にしながら進めて行かれたらどうかと考えております。

(下川委員代理)

我々紙パルプ製造業界というのも非常に厳しい業界でございまして、先ほど建設業とかと同様に一般的に製造業といっても何を作っているかによって景況感は全然違いまして、かなり厳しい業界であることには間違いありません。それと我々は原紙メーカーですので、トラック輸送のみならず船、シャーン、JR貨物等々、ありとあらゆる運行手段で輸送をしております。なぜ鹿児島が一番南端から東北まで行かないといけないということもあるのですが、メインは東京近郊になりますけれど全国に発送しております。そういった中で、非常に重量単価の安い製品を作っております。素材メーカーとしては運送単価というか、トン当たり、キロ当たりの単位重量当たりの単価というものが非常に重要なところとなっております。

我々も厳しい業界ということで、若者に嫌われる3交替職場ということもございしますが、なかなか人も集まらないというような中で、今後すばらしいアイデアが出るように、われわれの業界にも使えるような意見が出てきたら参考にしていきたいと思っております。

(中村委員代理)

私の所属している課が、物流を主とした業務となっております。トラック台数も多いですし、それに伴う荷役の人間も多数抱えております。とにかくドライバーさんもそうなんですが、人材の確保、これが一番の課題となっております。ここを解決していくためには賃金の改定だとか、労働条件の改善とかやっつけていかなければいけないことで、それが単価として乗っかる、川上から川下へと、どこかに負担が集中すれば物流として成り立ちませんので、こういったバランスを取りながらやっていって、携わっているところ、会社だけではなく個々の人間一人一人までがいい状態で働ける環境作りが大事なかなと思っております。思っておるだけでは何もなりませんので、実情は非常に厳しい状況が続いておりますが、目指すところは目指すところでやっていかないとよくなっていかないと思っておりますので、一度には無理だと思いますが、一歩ずつでも進んでいくためのきっかけとなるような会議になればなと思っております。

(池田委員)

私ども労働組合という立場から申し上げますと、これまで長時間労働の産業と言われてきたこの業界でありますけど、ここにきて踏み込んで本腰を入れて時間短縮の問題を議論されるということに対しまして、まず敬意を表したいと思えます。加えて、喫緊の課題と言われてはいますが、いわゆる労働力不足という問題もあると思えますので、そのことも含めてこの協議会で議論いただければいいのかなと思っております。

資料の説明の中でありましたけれど我々の業界は、99%以上が中小・零細企業といわれています。先ほどもありましたけれども、3年後にはいわゆる割増50%の猶予措置が終わってしまうということになりますと、そういう事業者からすると本当に死活問題なんだというふうに思えます。加えて、我々の産業は、資料に出ていたかもしれませんが、平均年齢が非常に高いという実態もあります。これはこの業界になかなか魅力がないのだろうということ、若い人がなかなか入ってこないという問題もあるかと思えますし、新規で入社される方ではなくて、ほとんど中途で入ってくる実態も一方ではあるというふうに思えます。いずれにしても、若い方がこの業界に来ていただけるためにどうやるのかということも含めて、こういう協議会を開いていただきましたので、皆さんの知恵を出して、少しでもいい業界になりたいと思えますし、中央でもやって、県でもやっていただいておりますので、いろんなことを共有しながらいい業界になっていければと思えます。

長時間の問題は、やはりトラックでいいますと、北海道と九州が一番問題になると思えます。とりわけ鹿児島がその中でも一番遠いということであれば、いろんなやり方を含めてやるんだというふうに思えますので、ぜひ皆さんのお知恵を借りながら我々としてもいろんな議論に参加させていただきたいと思えます。

(芳田委員)

今回、荷主さんをはじめ行政の方々、そして私ども実運送事業者を交えての協議会ができたということが、私個人的にも非常にうれしく思っております。今まで私ども、なかなかこういう機会がございませんので、あっても発足してポシャることが多かったのですが、今回は国をあげて協議会を立ち上げていただいて非常にうれしく思っております。

2点目は、先ほどトラック協会副会長の鳥部さんも言っておられました、鹿児島ではトラックガールでいこうと決定しております。労働時間が長いということ、面接をしますと、開口一番に言いますのは、とにかく労働時間のことを言います。そして休みのこと。当然です。そういうことを言いまして、やっぱり乗らないという傾向があるようです。40年くらい前ですと看板を外に出すとすぐきたものです。今はそういうことはございません。女性の方を昨日面接しましたけれども、私はトラックが好きなんだということを言っておられました。トラガールでは酔っ払いの言い方みたいなような気がするし、それから阪神タイガース、カープ女子ですか、あれを意味しているということで、鹿児島はトラックガールでいこうと思っておりますのでどうかよろしくをお願いします。

(鳥部委員)

こういう場を設けていただいて感謝申し上げます。ありがとうございます。

調査資料がついておりますが、私から言わせてもらえれば、実態からだいぶかけ離れているのかなと、特に他の業界の方が見られたら時間外、何言っているんだと思われる方もおられるのではないかと思いますけれども、実態は今度の調査で明るみになりますけれども、こんなものではございません。本当に厳しい状況にあります。アンケートも皆さん正直に書いてくださるものと思えますので、現実を知っていただきたい。

一方、我々の業界も甘えているのかと思ったりします。運送業界は国がこんなふうに考えてくれていいなど。燃料サーチャージとか、その辺は甘やかされているのかと思えますけれども、現

実、物流はライフラインなんです。ここをもう1回認識していただければ、上から下へという話もありましたけれど、今、日銀が2%物価上昇とか言っていますけど、なかなか上がってこない。全て生産者が負担になるとか先ほども言っておられましたけど、全体をカバーできる仕組みができていけばまた違うのかなと思います。この協議会が進むにつれ、3年半後にはすばらしいモデルケースができるのではないかと期待しておりますので、よろしくお願いいたします。

(黒木委員)

先ほど来、荷主の皆様にお話しを伺いました。どこも非常に経営環境が厳しいと重々承知したところでございますけれども、我々の業界は、原油が下がって、燃料が下がって、ちょっと一息ついたところではありますけれども、まだまだ、それ以外の問題が山積しているというところで、輸送業界としても、もっと努力をしながら、なにしろ荷主の皆様方の要望に応えられるような輸送の効率化と輸送品質向上をしっかりとやりながら、それに答えて参りたいと思っております。

それと同時に、この協議会で何らかの答えが、ガイドラインという形でも出たとしましたら、それから後は今度は輸送形態がいろいろ違うわけですので、各荷主様と各運送会社との話し合いでひとつひとつ積み上げていかなければいけないという大きな問題をもちたいと思っております。

まず、そのガイドラインのきっかけということで、少しでもいいお知恵を拝借しながら何らかの解決策を見いだしていけたらなと強く要望しているところであります。

(上窪委員代理)

先ほどから皆様方、人材不足とおっしゃっていますが、若者の人口がどんどん減っていく様なところを考えるとトラック業界だけの話ではないと思います。トラック業界もかなりアピールしないと絶対に入ってくるようなことはないんじゃないかと正直思っております。入ってくる時に人を入れたとしても全体的にピークはあっても、全体的な物量というのは当社では減っております。となると、人を入れると安いものでも運ばないといけないようなことも出てきますので、いろんな矛盾を抱えた中でこういう風な取組を生かしながらいい案が出ればと思っております。

今後ともよろしくお願いいたします。

(三苦委員)

こういう協議会を設けていただいて審議ができることを大変有り難く思っております。ありがとうございます。私どもの立場で言いますと、既に60時間超の割増も受け入れておりますから、非常にそういった意味で苦戦をしております。この委員になるのも「適任じゃない」とお話しをしたのですが、是非にということでしたので、参加させていただいております。

いろいろ皆様、荷主の方々よりお話がありましたとおり、いずれにしても、それぞれの事情の中でいろいろなことを解決していかなければいけないのですが、結局、鹿児島県の産物が競争力をなくせば我々の仕事が無くなっていくわけで、そういう意味もありますし、もっと言えば、日本国内の総物流がずっと減少を続けていく中で、運送事業者は規制緩和以降、ものすごく数が増えているという状況で、資料を見ますと鹿児島県の人口とか経済から考えて、福岡とか他県と比べて比率的には多いのかなと思います。

最大の消費地であります首都圏、関西圏から最も遠い競争力では非常に厳しい、こういうことなんだろうといえ、TPPの話も経済連さんから出ましたとおり、海外との競争もしていかなければいけない、それは物流コストというのは海外との競争の中でも一つの大きな要因であろうと、こういう大きな課題を抱えながらこういう審議をしていくわけで、非常に難しいなど改めて今日感じたところがございます。かなり難しい問題だと思いますが、皆様のお知恵をお借りして少しでも改善ができればと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

(小野座長)

意見の中でもありましたとおり、鹿児島というのは日本の中でも大消費地・東京から見れば陸路で最も遠い地域でございます。長距離輸送、本当に会社を出て帰ってくるまでの1週間の中で3,000kmを走行して帰ってくるような状況です。その中で、実際のところ拘束時間も16時間を遙かに超えているケースだとか、あるいは、連続運転でも4時間を超えるケース多々あるように聞いております。そういった中で、実際に商品が条件通りに届けられているということになるだろうと思っておりますけれども、まさにそういった特徴があるのが鹿児島県でございます。

これからも中央協議会の方でもさまざまな対策が打ち出されてくると思いますが、ただそれだけでは、これだけの長距離を抱えた地域の特徴が出てきませんので、是非ともこの鹿児島県の協議会の中では、この特徴に対応するような対策を出したいなと思っております。対策を練っていくような独自の活動を徹底的にやっついていかないと有効性がないといったことにもなりますので、ぜひとも実情をしっかりと出していただきたいと思いますと思っております。

14. 閉会挨拶

(石田自動車交通部長)

長時間にわたりまして、熱心なご協議をいただきまして有り難うございました。今日たくさんのお意見をいただいて今後、非常に楽しみだと思っております。

冒頭、建設業についても頑張るべきだと話がございましたが、国土交通省は建設業も所管しておりまして、厚労省と一緒に実には人材確保を頑張っております。ちょっと前からスタートして、今、トラックが後から追っている状況でございますが、一生懸命やっております。

何より政府として今すごく考えているのは労働力不足でございます。そのことを言葉を換えて「地方創生」という言葉になっております。やはり日本を考えますと東京一人勝ちではないか、これを廃していかに地方を盛り立てていくかというのを「地方創生」と言っているわけですが、地方における人口減少、その結果として労働力不足の悪循環に陥って、何とかして断ち切りたいという思いで政府全体をあげて頑張っております。

今回のこの場は、労基法改正で集まるということになりましたけれども、なかなかこういう協議会はございません。荷主側、クライアント側と受ける側、運送事業者が一緒になって一つの問題を解決していこうと、こういう会議はなかなかございません。ぜひこの4年間、この会議を一生懸命やって、いいアイデアを出していきたいと、きっとこれが「地方創生」に繋がると思っておりますので、今後ともよろしく願いいたします。