

第1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27年8月4日(火) 14時00分～16時10分
場 所 福岡合同庁舎新館10F九州運輸局中会議室
出席者 別紙の通り

I. 開 会

・開会の言葉 (事務局・福岡運輸支局)

・開会挨拶 (前田労働局長)

ご紹介賜りました厚生労働省の前田でございます。委員の皆様には、大変お忙しいところ、本協議会にご参集賜りありがとうございます。宜しく願ひいたします。

この協議会は、中央及び各県において設置されていますが、名前が「トラック輸送における取引環境・労働時間改善福岡県協議会」ということで、取引環境と労働時間という2つの要素がございます。そういう意味で事務局につきましても、国土交通省と私ども厚生労働省で務めさせて頂いております。

今回このような協議会を立ち上げる直接的なきっかけとしては、厚生労働省で今通常国会に提出している労働基準法の改正(案)がございます。昨年来、厚生労働省の労働政策審議会で労働時間法制についての検討が行われてきたところですが、その中の一つに、長時間労働抑制の観点からの時間外労働に対する割増賃金率の引上げという議論がございます。

大企業においては、時間外労働が月60時間を超えた場合の割増賃金率が5割に引き上げられておりますが、中小企業においては、その適用が猶予されております。その取扱いをどうするかということが、労働政策審議会において議論されたところでございます。

その中で、特にトラック業界は中小企業が非常に多く、一方で長時間労働の労働者の割合も多いという状況があります。そういう意味で、労働時間短縮が大きな課題となっておりますが、トラック運転者の労働時間、安全衛生を含めた労働環境の問題については、なかなかトラック業界自身の努力だけでは解決が難しい面があるということで、特に荷主との関係も含めた議論が必要ということでございます。

このようなことから、取引環境と労働時間という2つの要素を合わせた会議を厚労省と国交省とで起ち上げ、実際に働いておられるトラック運転者の労働時間と労働環境の改善について、検討して行くということになった次第

です。

トラック運送事業については、全産業の中で長時間労働になっている割合が非常に高い、またいわゆる過労死（脳・心臓疾患）で労災認定された方についても、その約3分の1が自動車運転者という状況です。一方で、最近の人手不足の状況の中で、長時間労働等のために、なかなかトラック運転者のなり手がいないという人材確保上の問題というのも生じているところでございます。

いずれにしても、物流は、経済・社会における基礎的なインフラという非常に重要な分野でございます。そういう意味で取引環境も整えながら、トラック運転者が長時間働くことなく、業務がしっか行えるような労働環境を整備して行くことが非常に重要であると考えております。こうした背景を踏まえて、この協議会については、トラック業界はもちろん、経済団体・労働団体さらには荷主企業を代表する方々にもご参集頂いているところでございます。

様々な観点から問題点の検討を行い、それを踏まえて、トラック運転者の労働環境の改善につなげていきたいと考えておりますので、宜しくお願いたします。

- ・資料（1～5）の確認（事務局・福岡運輸支局）

II. 議 題

1. 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について

- ・事務局（福岡運輸支局）より資料1「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（案）」について説明し、承認された。
- ・協議会規約3条2項による座長の選出
事務局より、流通経済大学の小野教授を推薦し、承認された。

・小野座長挨拶

ただ今座長にご指名を頂きました小野秀昭でございます。宜しくお願いたします。流通経済大学は、トラック業界に就職する学生が多いのですが、労働時間が長い、ボーナス制度がないといった声も聞きます。最近ではトラック業界の採用担当者から、他の産業との人材の取り合いになっていて、確保が厳しいという話を聞いています。

トラック業界が、長時間労働になっているのは否定できない事実だと思

ます。他の産業と比較しても厳しくて賃金が安い、ブラック業界ではないかと若者がレッテルを貼る前に、このような取り組みが必要だと思えます。本当にレッテルを貼られてしまうと、労働力の確保は至難を極めるでしょう。

今回初めて、3年半にわたる長い計画の中で取引改善と労働時間改善というものを、まさにトラック業界に焦点を当てて開催されることとなりました。これはとても有意義なことだと思えます。

特に今回のメンバーを見ますと、地域でリーダーシップをとってくれる大手の荷主の方々、実際に運送するトラック運送事業者でリーダーシップをとってくれるの方々、経営者団体、労働団体、トラック産業を所管する国交省、労働分野を所管する厚労省の方々が参加されるということで、ある意味役者は揃っていると。それぞれの分野でリーダーを担う役割の方々がいらっしゃいますので、多面的な視点から解決に向けてのアイデアを出しながら、3年後には、現実にもこのように変わったと言えるような結果を出したいと考えています。

最終的な結果として、60時間を超える割増賃金があるかもしれません。しかしその過程の中で、産業自体が変わっていくようなヒントがあって、対策が講じられたらトラック業界にとっても非常にうれしいことだと思えます。

今日の会議をはじめとして、今後何回も会議が予定されています。それぞれの立場で、ぜひ忌憚のないご意見と実情を披露して頂き、有意義な協議会となりますことを祈念して、挨拶に代えさせていただきます。

2. 労働基準法の一部を改正する法律案について

- ・事務局（福岡労働局）より資料2に基づき、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説明した。

3. 地方協議会の今後の進め方について

- ・事務局（福岡運輸支局）より資料3に基づき、地方協議会の今後の進め方に向けた取組について説明した。

・質疑応答及び意見交換

（小野座長）

厚労省様の資料の16ページ目、改善基準告示についてのデータが載っています。改善基準告示における多くの基準がありますが、中でも、全国でも福岡県でも共通の順になっているというのが最初の印象でございます。

最大拘束、総拘束、休息期間と書いてありますが、具体的に最大拘束というのは1日16時間のことか、総拘束は1ヶ月293時間のことを言うのか、

お聞きしたいと思います。具体的にひっかかっている内容というのは、13時間の話なのか、16時間なのかというところで、もう少し詳しくご説明頂けたらと思います。

(福岡労働局：田坂監督課長)

最大拘束時間というのは、16時間のことです。15ページで簡単にご説明したところですが、原則として1日13時間、最大延長する場合でも16時間になっており、この16時間を超えているということです。

総拘束についても同じく、資料でお示ししている時間を超えるケースがございます。なお、労使協定等を結ぶことにより拘束時間の延長もがございます。こういったものを超えているところの時間が認められたということでございます。

最大拘束時間が16時間を超えると、1日は24時間ですので、勤務と勤務との間に8時間の休息がおけないということになって、休息期間についても同じく違反が認められるケースが多くなっていくというような状況です。

(三村委員)

1点確認させて頂きたいと思います。このような会議では、本音と建前があって、建前に終始して初期の目的が達成されないのではないかという懸念を持っております。私ども運送業界の現実を正直に発言して、運輸局、労働局から何らかのペナルティーが来るのではないかという懸念が払拭できないというところがあります。

ですから、こういう場で正直に運送事業者の実態を発言していいのかという思いがまずあります。正直な意見を述べて、業界に悪いしわ寄せが来るかもしれないという怖れを皆持っているわけです。これを払拭したいと考えています。

より良い方向に持っていくために、取引環境や長時間労働の改善を図るためには、運送業界の本音を引き出す必要があると思うのですが、その辺りのことについて運輸支局、労働局にお尋ねしたいと思います。

(福岡運輸支局：中菌首席)

今回の協議会では、本音の部分で改善を図って行こうというところがございます。私どもにおいても一生懸命取り組もうという所存です。知り得た情報をもとに支局が監査に入ったりするようなことは一切考えておりません。その辺りは安心してご発言頂きたいと考えております。

(福岡労働局:田坂課長)

それにつきましては、労働局でも同じでございます。

(増田委員)

今のお話では、平成31年に5割増しを実施するということですが、我々が抵抗しても、法案としてはそのまま行くのだらうと思います。その時の打開策として、協議等をした。しかし、これを守らなかった場合、きちんと割増賃金を払っているか否かということは、最終的には調べないと分からないことだと思います。

我々が一番困るのは、どうしても労働時間が長くなるのは、九州と北海道ということです。長距離を運ぶので特別です。大都市に近い運送事業者は、そんなに難しい話はしていないと思います。

九州と北海道から東京まで運送したら、何百時間もの時間外になるのは、目に見えて分かっていることです。手前の大阪でも週に3回行けば、所定労働時間を超えます。こういう実態が分かって、物流形態を変えられるのかということなのです。

我々は、だいたい片道200km、往復400kmくらいなら60時間以内の時間外労働はクリアできるだろうということが分かっています。それも、手待ち時間や拘束時間等のもろもろの条件がスムーズに行って、初めてクリアできます。

また、資料の中にも、仕事が終わって8時間の休憩がないとだめだと書かれていますが、渋滞が嫌だからとドライバーが勝手に早く出て、その時間も残業に入ると言われても困るわけです。

もうひとつ、ドライバーは皆、仕事が終わって帰宅し、お風呂に入り食事をしてすぐに寝る、ということをずっと繰り返しているわけではないということです。日常の生活の形態が人それぞれ違うのに、均一的に決めるのは無理があると思います。その中で法律を守っていくのは、経営者にとっては困るところです。

この法案をどこまで変えられるのか、我々が発言すれば少しずつでも変えられるのか、という思いがあります。

(河野委員)

改善基準告示で月当たり総労働時間293時間という基準がありますが、休憩時間と所定労働時間を差し引くと、時間外は何時間になるのでしょうか？

大体100時間近くになると思いますが、1日に休憩1時間とって20日出勤したら20時間、所定労働時間が大体170時間くらいで、これを引けば残り

が大体 100 時間位になります。常に時間外は 60 時間と言われていますが、実際は 100 時間の時間外は認めているような拘束時間となっています。

また以前、当社がモデル事業者だった時、厚労省の方と意見交換をさせて頂いた際に、60 時間を超えた場合に労災認定が下りるという話を聞き、60 時間を超えることにどういう医学の根拠があって労災になるのか、その結びつきはどうかという質問をしました。すると、法的根拠、医学的根拠はないときっぱり言われました。

私が若い頃、運送業界の大半は、1 カ月に 100 時間から 150 時間の時間外労働をしていました。それでも過労による死亡はなかったと思います。そういう疑問がずっとあって質問をした次第です。

私は、293 時間の縛りと時間外の問題との縛りがマッチしていないのではないかとずっと疑問に感じていました。293 時間の中では、80 時間から 90 時間の時間外は許されている。でも、60 時間にしてほしい、というふうに私には受け取れるのですが、その点をご説明願いたいと思います。

(福岡労働局：田坂課長)

河野委員からご指摘があった通り、改善基準告示の時間では、一般の産業の皆さまに適用している限度時間よりも、かなり長い時間外労働が可能となります。例えば 8 時間労働で 1 時間の休憩があり、9 時間の拘束時間で月 21 日労働すると仮定すると 189 時間が拘束時間となります。休日労働や残業時間等がなく、総拘束時間 293 時間からこの 189 時間を差し引くとご指摘の通り、104 時間までが計算上、法的にも時間外労働が可能となるということになります。

労災認定の話については、60 時間というよりも、今私どもの方で労災補償として脳・心臓を認める一つの評価の目安として、発症前 1 カ月の間に概ね 100 時間、又は発症前 2 か月から 6 か月の間にわたって 1 カ月当たり概ね 80 時間を超えるような時間外労働が行われている場合、業務とその発症との因果関係が強いと評価します。それ以外の要素も入れて検討しますが、そういうものを労災認定の考え方として示しています。

80 時間や 100 時間という時間外労働を行うと、帰宅後の休息時間がほとんどなくなってしまう。そうすると勤務での疲労の解消ができないということから、こういうものが蓄積をすると脳・心臓疾患を引き起こす因果関係になる可能性が高くなる、というのが 80 時間や 100 時間という時間を計算する場合の一つの考え方であるということです。

(福岡労働局：前田委員)

60 時間という数字は、あくまで時間外の割増賃金を 5 割増しにするには何時間にするかという過去の議論の中で、審議会において、前回の労働基準法改正の時に決められたものであって、80 時間と直接リンクするものではありません。

80 時間から 100 時間という労災認定の基準については、医学的な専門家の会合の中で、その時間外労働を超えるとより業務と発症との因果関係が高くなっていくという、基本的には医学的な知見に基づいてできたというのがこれまでの経過です。

(増田委員)

80 時間から 100 時間という労災認定の基準を、すべての場合に当てはめるということではないわけですね。

(福岡労働局：前田委員)

もちろん労働時間以外にも、様々な異常な出来事やその人にとっての色々な状況、条件などがあるので、時間だけですべてを決定しているわけではありません。労働時間がそれだけ長いと、より因果関係が強まるという意味で、一つの認定の基準として使っているということです。

(小野座長)

資料 3 の 2 ページに、今年度の近々のスケジュールが掲載されています。実態調査については、これから最大のデータ集約が始まるわけですが、地方協議会の第 2 回目の開催が秋に予定されています。その時点では、実態調査の集計結果分析は出ていないので、何をやるかという、記載の通り、実態のヒアリングを行います。書面調査による数字データの分析結果だけで実状を捉えるというのは難しく、例えば背景となる要因、例えば待ち時間がどのように発生しているか等は、なかなか分からないというところがあります。

そこで、この協議会のメンバーも何人か交え、実際に事業者を訪問してみる、荷主の実際の出荷口を見るといった、具体的なヒアリング調査、実情調査が盛り込まれています。ぜひ来て頂いて、後々出てくる数字の読み取りや、背景の要因等具体的なものが分かるような調査を、併せて実施して頂きたい。これは福岡県の中で独自にやっていけばよいと思うので、宜しく願いいたします。

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

・事務局（九州運輸局）より資料4に基づき、トラック運送事業の実態とそれに対する取組について説明した。

・質疑応答及び意見交換

（河野委員）

事業者の実態の取扱いについて申し上げます。この協議会が発足したのは、労働時間を短縮して労働者の安全を守ろうということ、交通事故を無くそうということだと思えます。しかし、例えば安全の基礎となる点呼について、どういう実態で行われているか、どういう形でドライバーが仕事に出発しているか等、実態はなかなか分からないと思えます。

国交省は、適正化事業や監査を実施しますが、その時、どのレベルで点呼やその基準になるものが行われているかというところは、なかなか真実が見えないのではないかと考えています。

アルコールチェックの義務付けが施行される1年前に、準備期間がありました。その時私は協会の役員をしていましたが、役員で分担して、抜き打ちで大手の出先を除くすべての事業者を、何日間かかけてチェックしました。その結果、私が担当しているエリアでは、当時75%が無点呼だったのです。それが今、どの程度進んでいるのか、点呼をきちんとしているのか。安全を守るには、そういった基礎の部分から指導を行っていかないとはいけません。

75%が無点呼状態だったという中には、色々な形があります。社長自身が運行管理者で、トラックを運転しているので点呼をしていない事業者、女性事務員しかおらず「点呼簿とは何か」と聞いてくる事業者もありました。その事業者には「点呼簿とはこういうものです」と持参しました。このように、非常に劣悪な状況にある零細企業があります。私たちも零細企業ですが、やはり経営者側の取り組みがどの辺までできているのか、ということが重要だと思えます。

先ほど数字が出ていたように、10両以下の事業者が過半数を占めています。我々トラック業界が悪いと思うのです。あまりにも過当競争しすぎてドライバーを酷使しないと採算が取れないような状況に陥っている。これが今の実態ではないかと思うのです。そういう産業であるということ、そういうものをどうやって底上げするのかということが、私が協会の役員をしている時の一番の悩みでした。

やはり、法的なものが守れていない多くの事業者の底上げをしなければならぬ。大手事業者は、ある程度のことはできています。最大手事業者になると何一つ問題がないほどできているわけです。こういったことを、我々が

業界をあげて反省をした上で、改善基準告示に入っていくようにしなければならないと思うのです。

私も労働者側にいた時間が長く、経営者になってまだ15年位ですが、従業員として働いていた時はいろんな疑問がありました。労働時間を短縮できるなら、293時間でなくても、もっと短縮していけばいいと思いますし、そういう方向に向かって、こういう協議会が設けられるのであれば、本当に実態を把握すべきだと思います。そうでなければ、進みたい方向に進めないのではないかと思います。

従業員が労災で亡くなったり、けがをしたり、過労運転の事故等で亡くなったりするのは、非常に痛ましいことです。基準を色々作って頂いていますが、底辺を上げていく方策、少しでも改善ができる基準を考えて頂きたいという気持ちがあります。色々な数字をたくさん頂いて参考になりますが、果たしてそういうものが、末端の事業者に適するのかが非常に不安です。その辺をぜひお考え頂ければと思います。

(九州運輸局：石田部長)

前半で言われた業界の実態については、色々あるかと思います。九州の事業者は約6,500で、その他にも運送事業はいくつかあり、合わせると約1万の運送事業者があります。その全数を約40名の監査官がチェックするというのは、到底無理なところがございます。

悪い事業者には退出して頂くという方向で、監査の強化を進めさせて頂いている一方で、それだけではなく、良い事業者を伸ばしていきたいというのも国交省の狙いがございます。そういう意味で、安全性が高い事業者を評価するGマーク表彰という制度を実施しております。

ここにお集まりの荷主の皆様をお願いしたいのは、そういう事業者を選択して頂きたいということです。おそらくそういう事業者は、「点呼簿とは何か」などと言わないしっかりした事業者です。ぜひ選択して頂ければと思います。

また後半の部分では、検討会でこういうことを議論して頂きたいというご意見を頂きました。約4年近くの検討会になると思いますが、その中でぜひ取り上げて行きたいと考えておりますので、宜しく願いいたします。

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

- ・事務局（九州運輸局）より資料5に基づき、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説明した。

(小野座長)

実際に調査票を見ると、3万5千近い運行データが集まることとなりますので、きわめて詳しい働きぶりが分かってくると思います。

先ほど三村委員からご発言がありましたが、5ページに記載の通りトラック運送事業者については、社名や記入担当者まで記入するという内容になっています。トラック協会で工夫して頂き、これ以外の目的でデータが使用されることのないようぜひともお願いしたいと思います。

運転者調査については、それぞれの荷主先での状態を書いて頂きますが、具体的な荷主名を記入する欄がありますので、荷主についても、よからぬ状況があるのではないかという形で調査データが使われないよう、事務局にお願いできたらと思います。

(三村委員)

会社調査票には社名・記入担当者名を必ず記入する必要があるのでしょうか？

(福岡運輸支局：中藪首席)

中央で作成している書面ですので、そういう内容は中央で議論された上で出来上がっていると思います。内容については詳細に知る必要があると思われしますので、記入して頂きたいと考えております。

(三村委員)

会社名等を記入することによって、本音の部分が出てくるのかという懸念があります。

(福岡運輸支局：中藪首席)

この調査は、運送事業者とドライバーに対する実態調査ということで、内容が漏れることのないよう取扱いますので、そういう懸念はお持ち頂かなくとも大丈夫だと考えています。

(三村委員)

今まで国交省が安全対策や適正取引などを推進されてきた中で、荷主勧告制度というものがずいぶん前に取り上げられましたが、実際に発動されたことはありますか？

(福岡運輸支局：中藪首席)

九州ではまだ発動されたことはございません。三村委員からのご指摘の通

り、発動要件が所管官庁の国交省だけではなく、他省庁の意見も聞かなければいけないという制度であるので、何よりも荷主に対する勧告については、運送事業者の申告が必要になってきます。当然、行政処分を受けるなどの実態があつてからということになっているので、九州ではまだ発動されたことはありません。

(三村委員)

これは、運送事業者みんなの気持ちだと思いますが、運送事業者は好んで違反しているわけではありません。過当競争の中にあつて、荷主の要望もあるので、違反したくなくても違反せざるを得ない状況もあるわけです。荷主の要請を断れば取引が続けられなくなる、それが怖いためにやむを得ず違反をして捕まり、処分を受ける。これは不平等、不公平だと思います。

荷主と運送事業者両方を罰する両罰規定を作してほしいとお願いしてきしたが、運送事業者が罰を受けるなら、荷物を積ませた荷主も罰を受けて然るべきだと思います。

もう一点、今は自由競争社会で新規事業者が参入し続けているため、平成2年と比較すると事業者数は1.6倍から1.7倍となり、競争が非常に激化しています。その中で、適正取引、安全対策等いろいろな社会的な要請に応えるためのコストが増えてきています。一方で運賃は、平成2年のまま、あるいはそれ以下です。

そういう中で生き残って生活していくためには、ここまでは仕方ないと目をつぶらざるを得ない状況があるのです。目をつぶるにも範囲があると思いますが、まじめに取り組んでいる事業者は、その範囲がとても狭い。ところが5台から10台の事業者は、範囲が広い。このくらいならいいかなという目のつぶり方なのです。だから取り締まれない。

運送事業者数が多くて取り締まれないということであれば、例えば新規参入を3年間凍結する、増車を抑えるといった対策をとれないのか。そうすれば需要と供給が同じくらいになってきて、荷主も運送事業者の言い分を、今は0だが2割～3割位は聞いてくれるようになる。そういう取引環境に持っていくのが、ベストだと思いますが、いかがでしょうか。

(福岡運輸支局：中藪首席)

まず荷主に関しては、ご承知の通り通達が出ており、運用するという形にしかありません。しかも荷主勧告をする分については、処分も過積載やスピード違反に限られています。今、三村委員から意見が出たことについては、議事録等を作成して提出し、中央にそのまま上げさせて頂きたいと考

えております。なかなか地方ではご回答できるような内容ではないので、ご了承頂きたいと思います。

もう一つの規模別の話については、平成2年から規制緩和を実施し、免許制から許可制に移った経緯があります。現在、需給調整規制はしておりませんので、「参入規模をどうするか」ということしかないと思っています。

これについては、平成2年以降いろいろな協議会で議論を深めているところですが、5両を10両にするとか、20両にするといったところには至っておりません。ただ、当方にも問題意識としてはございまして、中央では、活性化を踏まえた協議会などもありますので、こちらの協議会で出た意見等を中央に反映させるという方向で考えております。

(三村委員)

バス業界は、関越自動車道における事故で社会的な規制が厳しくなりました。また今、クルーズ付きのバスが足りなくなっていて、バス料金がかかなり上がってきています。バスを発注すると1年待ちという状況です。つまり、需要と供給がマッチすれば、適正な料金が取れるということです。

トラックの乗務員も長時間の残業をしなくても、他の産業の平均給与位はもらえるはずですが、その費用を誰が負担するかが問題ですが、今の世の中はショッキングな事件が起きない限りは、トラック業界のことをあまり取り上げてくれません。

これまでトラック業界は、乗務員の犠牲の上に価格が抑えられて来たというところがあったと思うのです。社会的なコストだという認識を、世の中に広めて頂きたいという思いがあります。

(小野座長)

議題5の長時間労働の実態調査については、他にご意見がなければ、全体を通してご意見を頂きたいと思います。荷主、経営団体、労働側等の方々のご意見を一言ずつ宜しくお願いします。

(福岡県商工会連合会：中村委員)

あまりよく知らないお話だったので、実態調査結果についてよく勉強させて頂きたいと思います。

(福岡県経営者協会:松岡委員代理・福永氏)

中央協議会の方にも経団連が入っていますので、そちらの方とも情報交換しながら、地方協議会の方でも微力ながら尽力させて頂きたいと思います。

(福岡県中小企業団体中央会：野々上委員)

私どもも、経営者協会様と同じように上部団体に全国中央会があり、そちらの部長が中央協議会にメンバーとして入っており、活動させて頂いています。

先ほどからお話が出ていますように、アンケート調査については、いかに実態が出るかということが解決に向けての方策を練るために最も必要なことだと思います。例えば、事業者名は伏せる等したほうが、本音が出やすいのかなという気はいたしました。

(全国農業協同組合連合会福岡県本部：村岡委員)

先ほど、北海道と九州は同じような状態であるというお話がありましたが、我々は農産物を関東に運ぶ際に非常に苦勞していて、ドライバーがいない、運賃が合わないということがあります。

また、コストを誰が見るのかということは、我々にとっても重要な課題です。農産物は、作った価格プラス流通するための様々な経費がかかります。運輸もその一つのコストであり、それをどのように消費者の皆さん又はユーザーの方に理解して頂くかということが、運送事業者の皆さんと同じような悩みだと思っています。

我々にとって、食物を消費者の皆さんに滞りなく届けたいということが最大の課題です。荷主という立場ではありますが、皆さんと同じような考え方で、この協議会に参加させて頂ければ幸いに思います。

(TOTO(株)：安武委員)

私も、実態調査票のアンケートの中で、具体的な社名、記入者名を記載することによって本音が出にくくなるのではないかと思います。本音が出やすい形に修正を考えられたほうが良いのではないかと思います。

先ほど三村委員が、運送会社がやむにやまれず違反を起こして、運送会社だけが罰則を受けて、荷主は罰則を受けないという不公平感のことを言われていましたが、我々荷主の方としては、我々の荷物を運送している会社が、もしそのような違反を起こせば逆に我々の会社のブランドに傷がつく、ということに気にしています。従って、そういう違反のない会社とお付き合いをしたいと考えているので、その点はあまり心配されなくてもよいと思います。

(新日鐵住金(株)八幡製鐵所：加藤委員)

本日議論を拝聴して、トラック業界の方には非常にご苦勞をおかけしているということ、まずは事実の直視ということで勉強になった次第です。大企業にありがちなことで恐縮ですが、我々がトラック事業者さんに色々な発注をするという立場で仕事していますが、会社の中に色々な機能があり、我々はどちらかという出荷数量を管理することを主な仕事としています。その中で、本日お聞きしたようなことを勉強させて頂きながら、必要なお協力をしていきたいと思っていますので、今後とも宜しくお願いします。

(ブリヂストン物流(株)西日本支社：江頭委員)

弊社でも数年前からドライバー不足が懸念されているところで、やはり運送会社さんの協力なくしてはやっていけない部分もあり、数年前から契約の書面化、付帯業務の報酬支払等に取り組んでおります。

また罰則というお声もありましたが、弊社としては手待ち時間を減らすということで、ドライバーさんを待たせない活動というのをTPI管理して全社的に取り組んでいるところです。

今回の労働時間の削減というところでは、弊社が取り組んでいる、トラックを待たせない活動というのも役に立っていくのではないかと考えています。今後とも協力してやっていきたいと思っていますので、宜しくお願いいたします。

(日本労働組合総連合会福岡県連合会：西村委員)

今日この顔ぶれを拝見すると、中小企業団体中央会の方もおられますが、中小企業の荷主も増えております。日本の企業の99.7%が中小企業であり、大手の企業から運送を担う中間の荷主の考え方がどうなのかということも、大きなポイントではないかと感じました。現場で働くトラック運送事業者と中間荷主との間にどういう関連があるのか、ということを探ることもポイントではないかと思えます。

(全日本運輸産業労働組合福岡県連合会：西田委員)

今日議論の中で、特にトラック運送事業者さんが、熱い思いを語っておられました。当然その通りなのですが、そういう実態がずっとあって、パートナーシップ会議を経て、やっとこの協議会がスタートするという意義を大事にしなければならぬと思っています。悔やまれる気持ちもありますが、今から、荷主さんを入れてこの協議会で議論できるというものを大事にしなければ、疲弊・批判ばかりで、悪いものを作るだけになってしまうと思います。お客さんは決して悪いわけではありません。

特に我々の業界が、総労働時間が一番長い業界であるという部分とドライバー不足という目先の部分を、みんなの共通認識として議論していくべきだと思います。悔やむ話は我々の方にもたくさんありますが、それを言い始めると進まないと思っています。

そういう意味では、国交省、厚労省、トラック事業者、荷主を含めて、この協議会ができたことは、画期的なことだと個人的には思っています。座長が冒頭に言われたように、3年後には実になるという結果を見出すためには、この中で本音を出して、前進していかなくてはならないと思います。

この協議会と中央協議会との連携が不可欠であること、我々物流業界がこういう状況であるということを、消費者、事業者の皆様にとりだけコミーシャルできるかが重要だと思っています。

特に運輸労連のコミーシャルでは、テレビの通販でよく言われる「送料無料」という言葉を問題視しています。「事業者（当社）負担」のほうが、イメージが良い。送料無料といっても、現実には安い・高いは別にして、お金をもらっています。物流業界・トラック業界のイメージを低下させないという意味でも、「当社負担」と言って頂く努力をしましょうということをやっています。

ただご案内の通り、外資系のアマゾンという会社があって、業界団体はなかなか入れないという苦戦を強いられています。しかし、イメージは大事だと思っています。宅配戦争が始まった頃、動物戦争と言われました。コミーシャルは、トラックの絵柄にペリカンやダックスフンド等、子どもに対するイメージが良くて、トラック業界のイメージアップになったのだらうと思っています。

儲かっているか否かは別にして、それくらい市民喚起、企業喚起が必要な時期に来ていると思います。

もう一つは深刻な人手不足が喫緊の課題となっていますので、ぜひ前向きに議論して行きたいと考えています。宜しくお願いいたします。

（福岡県トラック協会：眞鍋委員）

この会議を設定して頂いた、国交省・厚労省の事務局の皆さんには感謝をしたいと思います。

労働時間の短縮ということは、我が社ではずっと命題として取り組んできましたが、なかなか前に進まないのが現状です。例えば時間外労働を100時間以内に抑えるためには、人を増やさないといけない。しかし、ドライバー不足でその採用もままならない状況です。長時間労働である上、給料が安いということで、なかなか人が集まらないのだらうと思っています。いろいろな状

況が悪循環になっていると思うのですが、これは我々業界だけでは絶対解決できない問題です。荷主さんの協力がなければ解決できません。

特に今日ご出席の荷主さんは、きちんと対応しておられると思いますが、実際に運送を行っている実運送事業者は、荷主さんから遠いところで仕事をしています。荷主さんと直接話をするということは、できにくいのです。

発荷主と着荷主の問題があり、着荷主は料金を払っていないけれど、商品を買うということで神様です。ですから、発荷主の方も着荷主の方には、言いにくい部分があります。我々は、着荷主のところでは手待ち時間等色々な附帯作業の要請があったとしても持ち帰り、発荷主にお願いしてもなかなか聞いて頂けないという状況もあります。

このように、特に着荷主の問題については、担当者の方も経営者の方も我々実運送事業者が、手待ちをして困っているとか、そういうことは全く考えられていない状況ではないかと思えます。従って、実態調査を実施して本当に正しい実態が出てきて、それをベースに一步でもそういう部分にご理解を頂けるようになれば良いと思えます。このような会議を開催して頂き、ありがとうございます。

(小野座長)

様々な立場から、たくさんのご意見を頂きました。今後の協議会に生かしていければと思います。

6. その他

(事務局)

本日の協議会の議事録については、事務局から各委員に確認をさせて頂いた上で、九州運輸局のHPにも公表したいと考えています。また中央にも報告いたします。

次回の地方協議会は第2回の中央協議会の状況を踏まえて、秋頃を予定しています。日程については、また皆さんに調整させて頂きますので、宜しくお願いいたします。

Ⅲ. 閉会

・閉会挨拶 (竹田運輸局長)

本日は2時間超の長時間にわたり、活発なご議論を頂き、誠にありがとうございます。委員の皆様から貴重な意見を頂きました。地方の協議会ですので、できることとできないことがあると思いますが、皆様の意見を真摯に受け止め、できることは対応させて頂きたいので、今後とも宜しくお願い

申し上げます。

今日は、第1回の会議ということで自動車交通部長の石田から色々と基本的なことについて時間をとって説明させて頂きましたが、今後はこういう議論を皆さんにお話しした上で、実のある議論をさせて頂きたいと思います。

今回の会議は、労働基準法の改正に端を発して、このように荷主の皆様をはじめ、経済団体の皆さん、労働組合の方々、あるいは運送事業者、行政の我々、そして先生方と一堂に会して行うものです。本当に実態に即した解決策を模索して行きたいと思っています。

今日皆さんからいろいろと伺って、私も危機感を新たにしているところがあります。これを最大の機会と捉えて、これから解決に向けて取り組んで行きたいと思っています。委員の皆様もこれから3年半にわたって長丁場ではありますが、ご協力の程宜しくお願い申し上げます、閉会の挨拶とさせていただきます。