

平成 28 年度第 5 回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善
佐賀県地方協議会」における発言内容

(平 29. 3. 14 ホテルマリターレ創世)

1 【荒牧座長】

皆さんこんにちは。お久しぶりです。

この会議が中断している間に、この問題に関する関心が一気に高まってきたような気がします。議題について事務局の方と打ち合わせをさせていただく機会がありまして、その時にしみじみと、「やっていてよかったね。」と、「この作業をやっていてよかったなあ。」と本気で思いました。この議論がどこまで実効性があがるかということは皆さん方の議論の中身と、それからの実行次第だという風に理解しています。やはり大きく皆さん達の関心が集まったことは間違いありませんので、気合を入れて議論していければと思います。

それでは早速ですけれども、議事に入らせていただきます。議題は 4 つあります。主要な項目としては 3 つありますので、ひとつずつ見ていきご議論いただければと思います。まず、「トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取組」について事務局の方から説明をよろしくをお願いします。

九州運輸局からの説明

議題 1 トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取組について

資料 1 の内容

1. 取引環境・労働時間の改善に向けた取り組みについて
 - (1) 取引条件改善に向けた取り組み
 - (2) 今年度のパイロット事業の実施状況
 - (3) 中継輸送モデル事業
2. 運賃料金の適正収受について

2 【荒牧座長】

どうもありがとうございました。それでは今のご説明に関してご質問、ご意見ありませんか。

いくつかパイロット事業の報告をされていますが、ご覧になったところで、これは面白い取り組みだったというのはありませんか。ひとつくらい紹介していただくと、こちらもパイロット事業をやっているところでしょうから、少し参考になります。何か紹介していただくとか、どこかで似たようなものとか、ここで問題になったような事とか、取り組まれているところはありますか。

3 【小野教授】

では、7ページ。

そのうち全部、九州運輸局のほうでまた、取りまとめられてこれらだと思いますので、他県のところで。それでは7ページの山梨県を見てみましょう。

山梨県は、集団が食品メーカー、これは米飯のメーカーです。そして着荷主が、生協の物流センター。その間の山梨と埼玉流通センターの所で、わりと距離は近いのですが、平均的に待ち時間が約5～6時間発生していたと。というのは受付順にするということで、朝の6時からの入庫スタートの時には、4時に行って順番を取る、そういうところからまず始まる。5時間待ちと言うことは、かなり発生していました。

じゃあこれを改善しようということで、発着荷主で協議していくという、そういうような進め方です。一番ポイントになったのは、運送事業者の努力もあるのですが、発着荷主間で条件を変えてくれたということが、とても大きいです。ひとつは、着荷主の方では最近進んでいるドライバーズ予約システムですね。いくつかの入庫のバースがあるのですが、その時間を事前に予約を取っていくというやり方です。事前に運行管理者が予約をとるということで、そのバースの予約を取っていれば、受付順じゃないので、3時間も前に行く必要がないということです。そういうものの導入を進めていたのですが、それについてもう少し利用対象を拡大して、活用しようじゃないかということです。では、使うにあたって条件を決めました。バースの予約を取るということになると、手積み、手降ろしという運送会社だと2時間もかかるので、パレット輸送にするという条件だったのです。それではパレット輸送にしようということで、米飯メーカーのほうではパレット輸送で今度は納品をする、そうすることでバースの占有率が2時間なのが大体30分以内で終わります。パレットで降ろしますから。フォーク荷役、その場合はまた条件がありまして、自動倉庫で格納しますので、サイズが高かったりすると自動倉庫に入りません。そういったことがあるので荷姿をセットして、高さ制限のルールを守って、そのなかで米飯メーカーがパレット積みをしていく。そうしてそれを車に乗せて運ぶと、その予約システムが使えると、お互いの荷主間でそれを協議して、荷姿、そしてパレット化、そして予約システムというITを使うということで、待ち時間も15分ぐらいで終わってしまう。待ち時間は15分前に着けば良いですから、そして荷役時間が2時間ぐらいから30分に縮まるという例なので、ものすごく大きな効果が生じました。パレット化をしてくれたら、ドライバーズ予約システムを利用でき、バースの占有率が少なくて済むという、そういう好循環を生み出すためのきっかけになった、そういう事例でございます。

4 【荒牧座長】

はい、どうもありがとうございました。

まだ全部やれている訳ではないのですね。手積み、手降ろしの方が圧倒的に多くて、それで、ひとつのパイロットが動き出したと。

何かご質問は。

5 【宮原委員】

パレット化されたということで、そのパレット自体はどちらのパレットなのでしょうか。

6 【小野教授】

パレット回収はとても大変であって他の仕事ができなくなるので、JPRのパレットプールシステムがございます。

7 【宮原委員】

JPRのパレットを使用すると、使用料とか、ロストした時の賠償金が発生するわけですが、そういったリスクというのはどちらが負われるようなお話しになっているのですか。

8 【小野教授】

JPRさんと荷主さんの話です。運送会社ではないです。

9 【宮原委員】

では、荷主さんのほうでのリスクということですか。

10 【小野教授】

そういうことになります。

11 【荒牧座長】

あと、パイロット事業に限らず、そこが興味深かったので、いろいろ質問しましたが、他に何か、どこの分野でも構いませんが、ありませんでしょうか。

12 【宮原委員】

もうひとつ伺いたいのですが、予約システムというのは着荷主さんの持ち物なのでしょうか。

13 【小野教授】

着荷主の物流子会社が導入しました。

14 【宮原委員】

導入されたのですね。

15【小野教授】

はい、導入されています。

16【宮原委員】

物流子会社さんのほうも、コストの問題が発生したということですね。わかりました。ありがとうございます。

17【小野教授】

そんなに高いものではありません。

18【荒牧座長】

どうぞ、他に、ありませんでしょうか。

19【馬渡会長】

18 ページのトラック運送業の適正運賃・料金検討会のほうに、我々全ト協のほうで、坂本会長と私とオブザーバーとして出させていただいております。アンケートの結果、粗々で求められて、先日、第3回目もありましたので、そこでアンケートがいろんな現場の話ですので、本当にここに、全体が出てくれば良いのかもしれませんが、もう少しするときちっとまとめてから出しますということでしたので、まだ全体まで出てないかと思えますけど、やっぱり状況は、現場で皆、苦勞をされている適正運賃をどうやって貰おうかなという部分が、このアンケートの項目が最後のページに書いてありますけれども、一番皆さん、悪いことをする業者さんがいなくなったら、運賃は上がってきますよと、そういう風なことが多かったですり、高速とかをきちっと使ってやれば労働時間が短くて済むのですが、高速道路の料金をなかなか頂けないという風なお話であるとか、今、労働時間の上限規制の話もあっていますけれども、そういうことにも関わるような部分が全部アンケートの中で出てきていましたので、実際に、詳しい部分が実運送をやっている方がお答えになっていますから、その部分が出てくると問題点ははっきりしてくるのかなと。そうこうしているうちに、多分3月のうちに上限規制の話が、労働時間の100時間未満とか、そういうことが出ていますけれども、じゃあ、「我々がやっていて一番困っているんですよ。」という話は、普通のメーカーさんと社長さんが「労働時間は40時間でやめ。」と言えばなんとかなるでしょう。建設業とかだと、ゼネコンさんと社長さんが2人、ちゃんと合意すればなんとかなる。ところが、さっき話がでておりましたように、我々の業界は社長さんもいるけれども、発荷主さんと着荷主さんと全部が話さないと、なかなか労働時間の問題も、それから、どこかで生産性を上げて、メリットを挙げたうえでみんな、WIN WINになろうという話ですから、荷主さんだけがコストが一方的に上がるということは誰も賛成されないでしょうし、今度は発荷主さんがOK

と言われても、着荷主さんのところで、「今までしていたことを変えたくない。」と仰ったら、もうそこでどうしようもないというなかなか難しい問題を孕んでいますけれども、そのなかで適正な運賃を頂いて、我々も還元していかないと、なかなか、この業界にそもそも人が入ってきていただけないというところもありますから。ちょうど労働時間の話もあつていきますので、今回4月、5月に次の会もあると思いますが、そういうことも踏まえてどうだろうかという話をして、前回、終わりました。

今のところ、途中経過です。

20【荒牧座長】

先ほど言われた、所謂アンケートの結果というのは、次回、中身について報告いただけるということによろしいですか。

21【九州運輸局】

はい、そうなります。

22【荒牧座長】

どういう風に先ほどのものが出てくるのでしょうか。

23【九州運輸局】

今、出ているのは、ホームページには若干、数ページが載っております。概略についてです。今後中央協議会までには、もう一度、運賃検討会なりを開くのか分かりませんが、そこで最終の方向性を出しまして、中央協議会に報告、方向性を出していくのではないかなと思っております。

24【荒牧座長】

これはいろんなものを含んでいるんですね。広い範囲で、例えば、労働時間の問題であるとか、先ほど言われた、適正運賃料金会計のところについてもアンケートが取られていると、全体として、良いですね。

それじゃあどうぞ、私の質問は終わりましたので、皆さん方何かありませんでしょうか。

25【小野教授】

先ほどの事例ですけれども、九州は九州内で是非やっていただきたいのは、今回のパイロット事業の中で、荷主が一定の譲歩をしてくれるなどの内容を変えてくれて成功をしている例、運送会社だけの中でやりくりをしている例、これをはっきりと分けたほうが良いと思います。運送会社だけでやったところというのは結局うまくいっていません。ほとんど私が

知っているところでは、荷主さんが条件を変えてくれる、或いはちょっとした行程を変えてくれる、着荷主がこういった形でルールを整備してくれる、何かそういったものがあつた時には割と成功しています。「これは発荷主が何も変えずに、トラックだけでやったな。」「荷主がきちんと変えてくれたな。」、或いは「一部コストを負担してくれたな。」とそういう視点で、整理していただくとおもしろいと思います。

26【荒牧座長】

はい、非常に分かり易い説明でした。多分先程ちょっと挨拶の中に述べましたが、その社会的な背景というか、そういうことへの理解が一気に進むような気がします。発荷主、着荷主、それからトラック運送会社、もう悲鳴をあげ始めたら、アウトです。トラックの真ん中で運んでいる人が、悲鳴をあげたら終わりです。私、建設業の仕事もやっていますけれど、そちらのほうでは、今度は、発注者である、民のほうは良いとして、公のほうでやる時には、「なぜ予算を3月で切るのか。」という話をずっと言い続けています。「あなた達は半年しか人を働かせないで、半年分しか給料を払わないだろうと。その値段で人が集まると思うのか。」ということを書いて、彼らはなんとやったかという、「予算は年度で決まっています。法律で決まっています。」私が「変えてくれ」と言ったら、「県議会が文句言います。」と言うから、県議会議長のところに出かけて行って、「あなた達が反対しているそうじゃないか。」と言ったら、「嘘です。」と書いていましたから、そういう発注者、発荷主、着荷主のところの問題だということ、最終究極的には生産性の効率アップで労働時間の短縮と、労働賃金を上げるということしかないと思うのですが、両方が頑張らないといけないという小野先生の意見、本当にそう思いますね。それで勿論、当然、劣悪な条件で働かせていてダンピングするような者を誰かが取り締まっておかないと不味いということも、トラック業協会のところで、私は適正化の委員もやっていますけれども、そういうこともワイワイと議論をしている訳です。だから、最終的には生産性を上げて、そして賃金が上がっていく、労働時間を下げていくということをやらざるを得ないということをよく理解していて、それをきちんとやらないと、発荷主さんも、着荷主さんも物が動かなくなりますよということは理解していただかないといけないということが、どうやら少しずつ分かってきたような気がします。着荷主の一番大事なのはアマゾンで買っている我々ですけれども、そこが「時間指定もうしなくて良いです。」とか、「どこかに置いておいてもらえれば取ります。」とか、「箱の中に入れておいてください。」とか、だんだんそういう着荷主の貰う方の側が理解してきて、この間若者が、「もしそれが、サービスができるのだったら少し値上げしてもらっても良いです。」と言っているのをテレビで見て、驚きました。ここはちょっとスケールの違う話をしていきますけれども、一番最後の着荷主の、我々が買う物販のところと言う、そこがちゃんと物販が「うん。」と言わないと、無理だというのは本当によく分かるので、先程先生が言われたように、パイロット事業としてどんどん進めて、効率アップのアイデアをいろいろ出してもらうということを希望します。

この前、打ち合わせに来られた時と同じことを言っていますけれども、そういうことだと理解してください。

他にありませんか。皆さんプロの人達だから、大体事情はお分かりになったうえで、私はアマチュアなものですから、こういう話にうれしくなっていました。申し訳ありません。それでは後で質問構いませんので、2番目のところ、佐賀県地方協議会における平成28年度パイロット事業実施結果について事務局のほうからお願いします。

株式会社 運輸・物流研究室からの説明

議題2 佐賀県地方協議会における平成28年度パイロット事業実施結果について

資料2 平成28年度佐賀県パイロット事業実施結果

27【荒牧座長】

はい、ありがとうございます。今のご説明について、ご質問ありませんか。

28【宮原委員】

パイロット事業として、今回、このような結果が出たと思うのですが、今後これを指針としてパイロット事業とするにあたっては、完全に解決されてないと思います。というのはコストが増加することにより、可能性があるからではなくて、これを解決しないと、最終的には絶対このパイロット事業が成功したとは言えない訳です。先程福島県の例でもありましたけれども、要冷設備の設置の費用負担であるとか、こういうところまで最終的に解決した形で、パイロット事業というものは終えないと、やはり指針にはならないのではないかな、という風に感じるところでございます。

やはり今回、集荷担当と、走行担当とを別れたという形になっておりまして、現実的にひとつの仕事を2名、人員を1人増やすという形になっている訳ですね。7時間、8時間ですので、現実的にトラックドライバーを増やすということが難しいということで、現実味が無いということがひとつと、多分、ご本人、今まで19時間ですか、やられたご本人の給与についても、かなり落ちるのではないかなと、残業代が減ることにより。そういったことでドライバー離れということにも繋がると、といったところもあるので、勿論根本的な給与を上げなきゃいけない、というところが大前提として考えるのにも、ちょっとまだ、パイロット事業としては不満なのかなという風な気持ちを持ちました。

29【荒牧座長】

何かご説明、あるでしょうか。

30【運輸・物流研究所】

確かにですね、今回の場合、運賃問題というものは残っております。それで、私も複数の

県でこういうパイロット事業を担当させていただいておまして、実はワークシェアリングというのはここだけではありません。他県でもやっております。実はこれを運賃に跳ね返らせていただいた県もございます。ということでやっぱり、発荷主さんのほうの意識の高さということが結構影響している。それで私がやった中では、発荷主さんが自分のところのトラックを持っているとか、物流子会社とか、そういうようなところは非常に意識が高くておられます。それプラス、出てこられている方が、役員クラス経営層の方が出てこられている方というのは、やはり今の社会情勢を見てですね、これを解決しないと我が社の荷物が運べなくなるという危機感を持たれておられますので、積極的にそういう面では対応されますが、担当者レベルの方が出てこられたところでは、運賃が上がる話がすべて「ノー。」というような形になるので、なかなかそこは難しいところかなというのは、コンサルタントとしての感想です。

31【小野教授】

後で行政のほうの意見を頂きたいのですが、パイロット事業の位置づけですが、基本的に仕組みを改善したり、或いは機器を導入したり、或いは条件を変えたりしてやってみます。どの位の実際のコストが出てくるのかが把握できれば、そこで終わり。最終的に荷主さんと、運送会社が実際に契約を更改し、変更するまでというところが、今回のパイロット事業の実施要件には入っていないということを整理しておきたいと思います。

それで、今回のパイロット事業についてみると、ご質問のありました東京向けの運転手は、給料が減るのではないかということなのですが、一般的には東京、この場合では運行手当でも、それが何時間になろうとも給料の跳ね返りは、ほぼないという産業なので、そういう点で見るとどうなのかなと思います。もしもこれが減るということなのであれば、ワークシェアリングで危惧された集荷担当のドライバーとの相殺だって考えられます。実際の集荷運転の労働時間というものが、今回は弾かれていますので、そのコストを算定できますので、運賃改定のデータとして使える。ただし、実際に運賃の改定までこぎつけるというところはパイロット事業には入っていない、ということとご了解していただけたらと思います。

32【荒牧座長】

はいどうぞ、お願いします。

33【鳥屋委員】

今回の事業に対して、着荷主側のほうにはまだ全然接触されていないのでしょうか。

34【運輸・物流研究所】

着荷主は、特定多数、ある程度決まっていますけれども、ひとつではございません。

35【鳥屋委員】

それが、結局午前中に降ろせなかったら、また翌日に、ということになるので、そこで丸々一日時間が取られるので、そのへんでまた大きくコストが変わってくると思います。やはり、着荷主の方をきちっと固めていくのも一番の改善方法じゃないかなという風に感じます。

36【荒牧座長】

どうぞ他にありましたら、お願いいたします。

37【田中委員】

トラック側からばかりですみません。

最初に馬渡会長が言われたように、発送と着と、三者一体とならないと改善できないということが本当のところだと思います。この数字で見たら1人でしていた仕事を2人でただけじゃないかと、簡単な結論から言えばそうですよね。だから、運転手さんの時間短縮ということはできあがっていくと思います。ただやはりここにどれくらいのコストが掛かっていくのか、極端に言えば倍くらいのコストが掛かるのではないだろうか、10万で運んでいたのに、20万くださいというような話になりはしないだろうか、そうなるのとんでもない話で、それは受け付けられない、そういう風になるのではないかということが一番心配です。ここまで来たので、この後ですね。やはり荷主さんとの運賃交渉的などところを続けてやっていただきたい。できる限り、それをパイロット事業の結果として、例えば1割でも、2割でも上がったという結果が出てきたら非常に良い事なのではないかなと思います。

それと、最初にありましたように、本当の問題は適正運賃ですよね。これだけすれば、この中で適正運賃をくださいとなった時は間違いなく上がります。適正運賃については是非、トラック業界はやってほしいと思っております。それで、飛行機もある、船もある、すべてある。なぜトラックだけできないのだろうか。適正運賃を決めて、もうひとつはサーチャージを含めて、やってほしいものです。それで、もう去年から比べて15円も軽油は上がっております。仕事の内容は全く一緒でも、それだけで年間に何千万という純利益が落ちてしまいます。交渉に行っても絶対に上げてもらえません。ある一定の基準というものは、トラック業界にも絶対に必要な時代になったなど、それを適正と言うか、一番下の値段と言うか、そういうところを是非やってほしいということ、これはちょっと話から外れましたけれども、お願いしたいと思っています。

38【小野教授】

確かに、労働時間の短縮について、コストが発生せずに達成できるということはほぼありません。ですので、まさに時間だけずっと見つめていても、コストがネックで、「結局は実現できないじゃないか。」で終わってしまいます。なので、こういったパイロット事業の場

合は、「実際のコストも必ず掛かりますね。」「こういうところで。」と出てきます。それなので、来年度以降は当然、時間短縮について基本線に置きながらも、今度はそのコストを誰が負担するのかと。基本的には運送会社だけではないでしょう。発荷主、着荷主、エンドユーザーも含めてちゃんと負担していくような姿、適正運賃の話題というものをこの協議会の中では踏んできてない。協議会の話し合いの中身をそういった形で変えていかないと結局実現できずに終わってしまいます。それはまさに委員のご指摘のとおりだと思います。

39【小川委員】

今回、その事例を見てですね、私も繰り返しになるのですが、1人でやっていたものを2人でやる。改善基準告示の順守なり、長時間労働の是正といった面に於いては、クリアできるのは間違いないと思います。それで、これが運賃転嫁できるのか。ほぼできないと思います。じゃあこれは、事例でいうと運送事業者がみまますよということなので、この運賃の件については次年度以降話しますと、そもそも前提として、トラックドライバーが不足していますと、2020年には10万人もいなくなるといった中で、さらに集荷専用車両をたてて、人員をやるということは非現実的などころがある事業じゃないかなと感じてならなかったもので、意見として述べさせていただきました。

40【小野教授】

私はちょっと違った見方をされていて、今720時間が議論されていますよね、平均すると60時間残業です。そこでふたつの問題があって、ひとつは労働時間についての適用除外の対象業種ってありますよね。一般的に有名なのは運輸業、或いは建設、或いは研究開発とも言われます。じゃあ研究開発っていうのは、ある意味でデスクワークです。また、建設の場合はですね、自分で工程管理ができるので、運送みたいに発で決められて、着で決められて、その中で動くしかない。運送が一番厳しいところです。そこで、720時間がまず出た時に、適用対象除外にして良いのかどうかです。委員の言われるとおり、それで適用対象除外になって、「ああ、これでようやく厳しいところまで水準が上がらなくて済んだ。」と思ったら大間違いで、まさにこれは人が来ない産業だということです。化石の業種になってしまいます。そんなところには誰も行かないですよ。それこそ若者は絶対に行かない。もう60代、70代、80代の運転手というものが目に見えています。そんなことになるので、適用対象除外の対象業種にしてはいけないと言っております。では2つ目の720時間ということを受け入れるとどういうことが起きるかということです。例えば九州だとデータがあったので試算をしてみました。1ヶ月60時間の残業で計算しましょう。例えば1ヶ月30日だと、1週間で40時間ですから、7で割って30でそれに40をかけると約171時間になります。この171に残業時間を60足して、231、それに22時間の休憩を足したら253になります。253と言ったら、今の293よりも40時間もハードルが高くなります。今の293が守れないのに。そのくらいハードルが上がっちゃう可能性がある時に、例えば先程のワークシェアリング

でもしていかないと絶対不可能、そのためには人が来なきゃいけない、ということになる。また、九州から関東へ上がっていく便というのは、例えば5日間で1日休んで5回転できますよね、5日運行なので、それが約4.2回転まで落ちてしまいます。労働時間を順守すると、簡単に言うと85%しか運べないのです。まず荷主さん達、経済連でも農産物とかもそうですよね、工業製品でもそうです。すべて物が大消費地に出荷する際に15%運べません。ということは15%売れないということになります。そういう時代が本当にちょっと先に来ております。ということになると、ここで所謂、人が来ない、或いは給料が安い、じゃなくて、荷主も真面目に考えていかないと出荷できなくなってくる、売れない。こういう時代が近いですから、これはしっかりと守っていただきながら、労働時間を減らして、人が来てくれるような対策を取らないと潰れる業界になってしまいます。

41【宮原委員】

言われるとおりで非常に思っています、それに対する危機感が一番我々も薄い訳です。これはお願いになると思いますが、是非とも、折角この佐賀県でやったパイロット事業を、できれば適正運賃、値段転嫁というところまでの、完結した形の見本を作ることができたならと思い、お願い、どちらにお願いすれば良いか分かりませんが、私は現在、佐賀県トラック協会の青年部という、次世代のトラック経営者ばかりの会をやっておりますけれども、やはり皆、未来が不安で、「将来がどうなるんだ。」という中で一生懸命やっております。その中でやはり、パイロット事業というものは、皆注目しております、ここで何か結果が出て、「ああこれで見本になった。」と、「我々もこういう風にやったら結果が出るんだ。」と、というような形の結果をどうしても出していただきたい。これは、個人的なお願いです。

42【荒牧座長】

ひとつ質問してよろしいですか。トラック協会さんが、潰れることはないでしょう。今言われたみたいに、運べないのが15%残るだけであって、運ぶ産業としてはやっていくことになるのではないですか。ただし、どんどん来る人が、運転手さんが少なくなることが分かっている訳だから、その範囲内でしか運べませんっていうことを、発荷主さんと、着荷主さんに言うこと以外はできなくなるのではないですか。なぜそんな危機感があるのかっていうことが、ちょっとよく、僕は危機感持っているのは発荷主さんと、着荷主さん達が、全部仕事ははかどらないよということを思っているから、日本というところの、所謂、物流の根幹が崩れてしまうと思っています。トラック協会さんが駄目になるとは夢にも思わない。まあちょっと分からない、なんでそういう危機感を持っておられるのかが分からなくて、昔は余っていましたよね、そして劣悪な、劣悪な人達がいっぱいおりました。そうでしょう、だから上げられなかったわけですよ。だけど、もう、劣悪な人は今から締め上げるということでしょう。労働時間等で、労働局の局長さんもおられるし、それから国交省も見張っていく

訳ですよ。労働時間でも、やりたい放題にやっていた訳じゃないですか。今度は違うという気がする。

43【宮原委員】

事業を継続するということですね。トラックドライバーも。

44【荒牧座長】

そこで問題なのが。根幹が崩れるのが。

45【江島委員】

すみません。

46【荒牧座長】

違いますか。ちょっと教えてください。

47【江島委員】

違うというのを、事業活動を長期に見るか、表面で見るとの話になる。今、トラック協会の運賃を、給与統計みたいなものがある、平成22年を100として平成27年がいくらになっているかという表の中で、15%から20%増えているのは建設業と運輸です。ということは、私は、元ネタがどうなのかはよく分かりませんが、安かったのか、或いは、やっぱり上げないと人が来なくなったのか、いずれにしても、もう消耗戦に入っているような気がしてならないです。そうすると、当面の利益がないと企業というものは成り立ちませんので、そういう意味で非常に危機感を持ちます。確かに荒牧先生が言われるように、長期では、運ばないことには、業態そのものは残ると思いますが、そういう意味では言われるとおり、若い世代は、当面の自社の継続が本当に、今こういう消耗戦の中で、大丈夫なのかという危機意識があります。という意味で、宮原さんのところはあったのかな。

48【荒牧座長】

一番なにか、危機感を持つべきなのは、ヤマト運輸の話が起こって、労働時間、あれだけ過重に、何百億分払ってないとか、それからその時間額を無視されている事、そういうことがオープンになった訳じゃないですか。そしてそれを社会の人達が知った訳です。

49【宮原委員】

先生はたぶん、世の中よりも認識が深い。

50【荒牧座長】

深くない。

51【宮原委員】

まだまだ、お客さんの中には、「運賃下げろ。」と言われてます。

52【荒牧座長】

結局、物販、通販をやっている人が、「もう上がってもしょうがないね。」という風に思い始めているところにはきています。だから、発荷主と着荷主がそれより無知であるということでしょう。

53【宮原委員】

お客様も、そうじゃないと仕事が成り立ちませんから。

54【荒牧座長】

ただ、自分達のところに来るのがなにかというのは子供達でも分かりますよ。

55【鳥屋委員】

先程の宮原委員が言われた分について、あとは、営業用と自家用という括り、我々業界は営業用ナンバーでやっていますけれども、そこから、自家用になった場合に、今でもたぶんあると思います、そういうところをきちっと取締りと言うか、きちんとやってもらわないと、そこで運賃を貰うということがですね、やはり、こちらが時間をきちっと守って、そういうような、今後の法令に従ってやっていくなかで、逆に今度は荷主さん辺りが白をうまくやった場合に、そのへんがどうかという感じです。だから適正な料金の他に、持って行くところが、そこでまた邪魔が入ったと言うか、ということもございますから、そういうところから見えていくべきじゃないかと思います。そこにひとつは今の意見もあったと思います。

56【荒牧座長】

この話を否定している訳ではありません。

57【宮原委員】

はい、大丈夫です。

58【荒牧座長】

危機感が良いのは良いけど、持つべき人がちょっと違うと思っただけの話で。

59【江口委員】

皆さんの白熱した意見ですね、もっともだと思っております。正直言いまして、総論賛成、各論反対という話になってしまいます。いろんな部分で。我々荷主側も、当然利益を得るためにやっている訳ですから、単純に皆様方をあえて苦しめるために下げている訳でもなんでもございませんし、我々も市場にコストを下げろと単純に言われて、その結果、担当者はやっぱり皆様方にコストを下げろという要求を一般的にはする訳です。そういった中で、確かにヤマト運輸さんの事例が出てきて、我々も経営者層も危機感が強くなっています。今一番皆さんにとっては追い風が吹きつつある時期なのかなとは思っています。これを契機にいろんな人が危機感を持って、最終的に我々も、皆さん、我々の顧客に運賃転嫁というようなものを、いろいろな部分の転嫁というものをしていくことで、結果的に運賃を上げられるというようなことを目指すしかないのかな、と私自身は思っております。

つい最近、我々の営業会議がございまして、その中では、まさにヤマト運輸さんの事例を上げたりして、或いは、我々もそれ以外の部分で、いろんなコストアップの部分がございますので、そういった部分を顧客の皆さんにアピールして行って、我々の価格を上げていただいて、結果として皆さんにも若干でも分配できるような努力をしていくしかないと思っております。

はっきり言えば綺麗事を申し上げたような結果になるかもしれませんが、そういった部分は、我々も努力しているということは皆さんにもアピールはしたいと思っておりますし、十分認識はしている、最終的に我々がいくら運賃下げろと言っても、最後持って行かないと言われるたら終わりというのは、もう言われるとおりでございますので、その部分は我々もいろいろ考えながら、検討しながらやっていくしかないとは我々自身思っております。

60【岸川委員】

パイロット事業のほうで、A社が取り沙汰されていますが、我々はパートナーということでは思っております。運賃についても信頼だと思います。信頼とは何かということは原価意識だと思います。原価というのは私達、B社ということで、今回はちょっと名前が出ていますけれど、全国版は伏せるということですが、B社との取引の中では、まずひとつは、B社から提案がありました、ひとつは、「こういう風にしたら運賃が下がりますよ。」と、「こういう風にしませんか。」と、それから始めます。「それでもやはり難しいですから、これだけのコストが掛かりますから、この原価が必要ですから、この分なんとかできませんか。」ということでA社と話しながら、当然値上げがある時には、値上げもちゃんと応じています。その後、サーチャージも2回ほど受けました。逆に夏は反対に「油が下がったから、運賃値下げをする。」と逆に戻していただきました。そういう信頼関係で、ずっとパートナーみたいな感じでやっています。この配車システムについても同じです。「C社さん、配車にコストが掛かるから、うちでシステムを作るから、そのコストを何とか運賃のほうで。」という

ことで逆に値下げとか、そういうところに活かしませんかとか、分析の形にできませんとか、リアルタイムに原価を見られるような形で、今のシステムを組んでいます。

そういうところで、パートナー的なことをやっているところでございます。

61【荒牧座長】

ひとつ聞いていて、今回のことで思うことは、「皆さん達が考えているよりももっとすごいことを規制されますよ。」という意識がある訳、自分の中で。荷主の皆さん達が、並行して、連続していくと思っていたら、変化が起こる可能性がある気がしております。先程の先生の話聞いていても。だからそこを考えておかないと、今、じわじわとやっていくというニュアンスで考えていると、本当に荷物が動かなくなる、まあ何%でしょう。ということが十分あり得るということは、イメージしておかないと、それくらい今回の問題は衝撃的だったと感じております。電通から始まって、人が死んで、100時間という問題が起こってきて、それから全体総合労働時間の話まで出てきている、トラックの問題が起こっているということになると、たぶん、ぼこんと上がりますよ、何かが、変化しますよ。そのことを頭の中に入れておかないと、じわじわと変化してくれば、先程言われたみたいに対応可能だと思うけれど、そういかないときが来た時に、本気で考えて、コストも上がって、C社に悪いけれど、もう投資も山ほどやって、それから、コストも上げないと物が動かない、ということがありえる、ということイメージするくらい今回の問題は衝撃的だったという風に僕は理解する。間違っていたら修正してください。

62【小野教授】

ただ、原価に基づいた運賃と、当然言います。一番重要なのは、今までの原価っていうものが、仮に設定した原価ですから。簡単に言えばコンプライアンスを守らない違法のうえで作った原価で動いているということこそ是非荷主さんに知ってほしい。今回の労働時間の720も含めて、今現在のルールを無視した中で走っているの原価です。そこをしっかりとやって、今のルールで良いから、順法の原価を作っていただいて、ちゃんとそれぞれの運送会社がしっかりと守っていただいて、荷主へ数字として持って行かないといけないと思っております。違法な原価じゃ意味がありません。先程、白という話も出ました。白というのはふたつあります。自分のメーカーの社員がドライバーというもの、もうひとつは、運賃と表さずに買取そして販売という中で、マージンとしての運賃を取っている場合があります。それはもうまったく、トラック運送事業者ではないので、国土交通省のまったく対象外になってしまいます。そういったところ、まず悪貨は潰していかないといけないです。そして違法の上に成り立っているような原価を作っている運送事業者さんは、退出してもらわないといけません。しっかりと悪貨を退出していただく。

63【荒牧座長】

建設業のことのほうの私は担い手をやらせてもらっておりますが、ある時に、国土交通省それから、県の人に、なぜその、例えば労働保険もかかってないようなところが何%ありますって言うのか、統計上。なんでそんなのを雇うのって。民だったら知りませんよ、公である公共事業で、何でそんなことが、三次下請けでも入れるという話をしたら、そしたら、見張ってないですよ、誰も。そんなことの協議もない。だからそれが間違っている、ということはずいぶんと言って、所謂、悪い会社が滅んで、良い会社が残る建設業でありたい。一番厳しいところでもそういうことを言いました。どんどん下がって行って、例えば先程、労働単価の話が出ましたけれども、例えば鉄筋工さんというのは、元々積算3万ですよ。つい最近1万2000円でしたから、それがまた3万に戻っただけです。はっきり言うと。だから、そういう何て言うのかな、仕組み自体がおかしくなっていたのを、普通に戻ってきたら、今度は上がったと言って、労働単価が今上がったと言うでしょう。「建設費がめちゃくちゃ高くなってきた。」と皆さん言われるけど、普通になっているだけです。労働力、物はちょっと上がっています。そういう議論が、どこの業界ももう必死でやらなきゃいけない。建設業も運輸業も、すべての業がそこをやらないと、業として成り立たなくなっている、というようなことを感じています。

次にいきます。次の最後までいってから元に戻ります。最後の、次年度のパイロット事業の話事務局のほうからご説明ください。

九州運輸局 佐賀運輸支局からの説明

議題3 佐賀県地方協議会における平成29年度パイロット事業について

64【荒牧座長】

(平成29年度パイロット事業の集団の選定について、座長・事務局に一任してもらいたい旨の説明を受けて)

そういう説明を私も受けておりましたが、皆さんよろしいでしょうか。ちょっとまだ時間的な問題もあって、今ここで決められる状況ではないということでしたので、次回のところでご紹介できるまでに、ちょっと私も参加してくださいということですので、ちょっと難しいでしょうか。よろしいですか。それではそういう風に進めさせていただいて。そうしたらもうひとつ、事務局のほうからその他がありましたら、お願いをいたします。

佐賀労働局からの説明

議題4 その他

参考資料1 「働き方改革」に係る最近の動向（過労死等ゼロ緊急対策）

65【荒牧座長】

はい、何かご質問ございませんでしょうか。よろしいですか。今、ホットな話題になって

いますので、皆さんよく御存じだと思いますが。

これ以外に事務局のほうからその他ありましたら。

九州運輸局からの説明

議題4 その他

参考資料2 改正物流総合効率化法に基づく案件形成に向けた取組み

66【荒牧座長】

はい、どうもありがとうございました。何かご質問ありませんか。どうぞ。

67【田中委員】

モーダルシフトの話がありますけれども、うちも貨物列車使って、そうですね、約7億の取り扱いをやっていますけれども、モーダルシフトを増やせ、増やせという話ですけれども、いつも、12月の最盛期とかですね、5月の連休時期とかですね、枠が取れません、本当にこの貨物列車を推進したら、今現状より、どのくらい増やせるのか。客車との関係があると思います。「今の倍できます。」と、「貨物列車で運べます。」と、そのあたりの数字というものが一切出てこないからですね、逆に心配になります、暇な時は良いですよ。絶対忙しい時に枠が足りなくなります、貨物列車の、そのコンテナの枠が。それで、運べないと、そういうことが必ず年何回か出ていますので、そのあたり誰か答えていただいて。すいませんが、よろしくお願いします。

68【九州運輸局】

JR貨物につきましては、事業について、利用についてJR貨物さんのほうも、営業も行っていきますし、先程あったコンテナの施設見学会もJRさんのほうも進んで、出ておりますし、営業もされているところがございます。それから毎年、ダイヤの改正、それから新しい貨車なり、超大カーとかですね、機関車の公開とかですね、そういう事例もサービスについてですね、進めているところは聞いております。まあ、そういう問題点につきましては、これからも受けて、また事業者、通運事業者、それから鉄道事業者ともにも伝えていきたいなと、改善に向けて伝えていきたいなと思っています。

69【荒牧座長】

「モーダルシフトというのは今の一例だ。」って言うことはずっと聞かされてきたので、是非その増強というのを、いったいどういう形でやるかっていう全体像が見えてこないと確かにそうだろうなと。まあどのくらい補強するかは経営感覚でやっておられると思いま

すが、繁忙期になってくると途端にそのピークが集中する場所って言うのか、動かなくなります。暇な時に運んでくださいって言われても、意味がないしなあという感じかと。是非進めていただけるように、お願いします。

他にどうぞ。事務局のほうからないですか。

九州運輸局 佐賀運輸支局からの説明

議題4 その他

○ 事務連絡

70【荒牧座長】

それでは、委員の皆さん方のほうから何か、ご発言、ご意見ございましたら。

71【馬渡会長】

先程、荒牧先生のほうから、どこかで破たんするのではないかという風なお話があって、ひとつはやっぱり、今話している労働時間の規制みたいに変える時には、階段というか、ぼこっと上がるような部分があるのではないか。もうひとつ気になっているのは、いつ実現するのかよく我々も分からないでいますが、60時間を超えたら1.5倍、5割増しの残業代を払いなさいということが、どこかでもうひと階段手前でくるはずです。

31年。31年ですかね。予定ですね。ですからその31年の4月というのがひとつあって、その時は確実に、残業が60時間以下じゃないとコストが上がるということは、これははっきりしている。で、もうひとつ、その上限のキャップ、ここまでしか働いてはいけませんよというのがくる時に、もう一段、こうドーンとなる。というのがあるので、そのなだらかにいくということはもう、到底望めないなという風に、ちょっと思っているものですから、なんとかその、残業時間と言うと、やっぱり田中さんが言われたように、我々使っている人間の声よりも、余所の方の声のほうが大きい訳ですよ。発荷主さんとか、着荷主さんが、「ああせい、こうせい。」と、「そこらへんちゃんと運んでね。」「ちゃんと綺麗に入れとけ。」とか言われる訳ですよ。そこで、運転手さんはやっぱり、そこに、横に社長が居るわけではないから、「はい、わかりました。」って、こう、やっぱり荷主さんですから、「恥をかかせたらいかん。」ということで、皆そこら辺で、ぽんっ、と置いて帰ってくるとかいう失礼なことがないように皆さんする訳ですから、そのあたりが、何か規制がかからないと、一度労働局さんか、監督署さんに聞いたことがあります。何か言おうと思ったら、契約が結ばれている人同士はですね、雇用主と従業員さんというふうな人達にはいろいろ言えるけれども、全然契約で結ばれていない、スーパーの経営者さんと我々の運転手は、全然契約で結ばれていないものですから、その人達のことはなかなか言い難いという風に聞いたものですから、何かそういう法律があるのか、それとも、下請法とかですね、経産省さんが頑張っていたいて、下請法で下請とか、いろんな買い叩きとか、いじめたら、例えば今、「国交省さんの

ところに他法令で言いますよ。」と、そしたら国交省さんが適正化で荷主さんのところに行って、「確かにこれは荷主さんが言うことを聞いてもらえない。」という時に初めて、経産省さんですか、公正取引委員会に言おうとかですね、何かそういうちゃんとした仕組みを作らないと、いろんな社会的な規制も物凄く分かります。我々も経営者として、ちょっと朝も労働組合と話し合いをしていたのですが、そうしてあげたい。でもそうするために我々だけで実現できない部分というのは、何か社会的に仕組みを作らない限り実現ができないというのが、ちょっと今、焦っているというか、宮原君が一生懸命に言ってくれたのは、たぶんその階段がだんだん見えてきたものだから、本当に大丈夫だろうかという感じがあるのかと思いますね。

是非、厚労省さんとか、経産省さん達にも頑張ってもらいたいなど、国交省さんだけではもう実現できない部分があるということもはっきりとしてきましたし、連携していただきたいなど、そこが望みです。

72【荒牧座長】

何かありますか。ご意見。どうぞ。

73【佐賀労働局】

言われるとおりです。荷主事業場において、何か荷主のほうから指揮・命令されても、直接の労働関係がないものですから、通常の会社内の関係とは違って、厚生労働省としてはそのへんはできないと。ただ、労働災害、まあ運送業界の労働災害についてみますと、荷主先事業場でほとんど発生しているという現状からですね、直接私ども指導はできないですけども、荷主の方になんとかご理解をいただいて、そこで運転手さんがなにか作業をされるにあたって、労働災害を防ぐような対策をとっていただくように要請をさせていただいているところでございます。ただ、冒頭申しましたように、雇用関係がないので、そこでどうこうというようなことというのは、なかなか難しい。ただ、先程会長がおっしゃいましたように、下請法に基づくものはございまして、これには買い叩きとかですね、下請けいじめとか、そういうものが存在するのであれば、そういうご相談をいただいて、ご了解のもとに通報するという制度はございますので、そういうものも活用していければというふうには考えております。

74【荒牧座長】

時間ももうちょっと過ぎておりますけれども、小野先生最後に一言、今日の感想でもよくて、終わりにしたいと思います。よろしくお願ひします。

75【小野教授】

平成 31 年に労働コストが急激に立ち上がってくるので、今、順法の体制を業界に根付か

せておかないと大変です。ということを感じますね。

来年も是非とも活発なパイロット事業をお願いして、今年度は最後になりますけれど、よろしくお願ひしたいと思ひます。

76【荒牧座長】

それでは、事務局にお返しいたします。