

第6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 29 年 7 月 31 日(月) 13 時 30 分～15 時 30 分

場 所 福岡県トラック総合会館 4 階「402 会議室」

出席者 別紙 委員名簿のとおり

I. 開会

(事務局)

- ・開会の言葉
- ・配布資料(1～3、参考、参考1・2)の確認

・開会挨拶(加賀九州運輸局長)

九州運輸局長の加賀でございます。本日は大変ご多忙中、本協議会にお集まりいただき、誠にありがとうございます。また運輸行政の推進につきましても、皆様方からご理解ご協力をいただき、重ねてお礼を申し上げます。

さて、7月に着任早々、九州北部豪雨という大きな気象災害に直面することになりました。

あらためて今回の災害で亡くなられた方のご冥福をお祈りし、被災された方々へお見舞いを申し上げます。

また、この際において、トラック事業者の皆様にご尽力を賜りましたことに対して、この場をお借りしてお礼を申し上げます。

九州運輸局としましても、被災地の復旧復興に向け、しっかり取り組んで参りたいと存じます。

はじめに、トラック輸送につきましては、経済や国民の暮らしを支えるいわば動脈を流れる血液でございます。以前、本省でトラック事業に携わったことがあります。当時より長時間労働、ドライバー不足等の課題が深刻化していると認識するところであります。

とりわけ、九州におきましては、例えば鮮度が大変重要な農水産物の輸送の場合、首都圏や関西圏などの消費地から遠隔にありながら、速達性が荷主や消費者から求められるわけであり、こういったことに応えつつも、他方で長時間労働の改善等にも苦慮されているという構図であります。

さらに労働力不足が深刻化する中で、本年3月に働き方改革の一環として、トラック事業にかかる時間外労働の上限規制の適用除外が見直されることが決定し、その法制化が目指されているという状況にあります。働き方改革、労働環境の改善なくしては、今後ドライバーの方々の確保がままならず、物流が機能しなくなるという認識に立ち、関係者と連携して、長時間労働を是正するための環境整備を進め、この見直しを実効性あるものにしていかなければならないと考えております。

加えて、市場環境として、eコマース市場の拡大等に伴う物流量の増加、IoTの進展やその活用、あるいは自動運転などの新技術の発展など、昨今、物流を取り巻く環境が大きく変化をしていることにつきましても着目していかなければならないと考えます。

また、新しい総合物流施策大綱が先般閣議決定されましたが、この際の議論におきましても、これらの環境の変化に対応し、これからも物流が社会インフラとしての機能を十分に発揮していくた

め、生産性を向上させると共に、多様な人材が活躍できる魅力的な物流に進化していくということが必要とされています。トラックや物流事業者のみならず、荷主や消費者の理解、協力も得ながら、関係者が一丸となって取り組んでいくことが重要であります。

なお、昨年度のパイロット事業に関しては、例えば福岡県の事業においては、長距離輸送を積込場所の集約、発着時刻の調整等を講ずることにより、拘束時間を4時間10分削減するといった、具体的な成果をあげることもできたわけでございます。今年度は昨年度の成功事例等を踏まえ、より優れた成果が生まれるように引き続きパイロット事業を実施し、取引環境・労働時間改善のガイドラインの策定、普及に向けた議論につなげていきたいと思っております。

制度面で2つほど、ご紹介申し上げます。まず、運賃料金の適正化につきまして、運送以外のコストを別立てで適切に収受できるよう、標準貨物自動車運送約款の改正等の作業が国土交通省で進められております。積み込み・取り降ろしの対価等を明確化することや、附帯業務の例示を増やすことなど、従来曖昧に取り扱われていながら実際に発生している各種作業というものを約款上明確化し、それを荷主に説明のうえ、適正な運賃及び料金の収受に理解を求めていくというものです。

また、7月1日から貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正しまして、荷主の都合による30分以上の荷待ち時間を乗務記録の記載対象としました。荷待ち時間等の実態を把握し、運送事業者と荷主の協力による改善の取組を促進するとともに、荷主に対する勧告や要請等を行うための判断材料として大変重要でございますので、記録の徹底等を含め、対応方、よろしく申し上げます。

繰り返しになりますが、国土交通省では関係省庁と連携しながら、政府全体としてトラック運送業の生産性向上・労働条件改善に取り組んでいるところでございます。どうか本日は、積極的に議論・検討していただきますようよろしくお願い申し上げます。

II. 議題

(小野座長)

流通経済大学の小野と申します。よろしく申し上げます。本協議会は平成27年にスタートし、すでに3年度目になりました。議事次第に書いてございますように、すでに回数は6回目です。そろそろ具体的な取組につなげていただく時期になっていると思っております。

昨年は全国でおよそ50の事例ができているということで、国土交通省のホームページ、あるいはトラック協会を通じて、その取組の中身について、「こういう問題がこういうことをやったらこういう風に改善した」というものがダイジェスト版で見られるようになっております。全国には約6万3,000社のトラック運送事業者がありますが、トラック運送事業というのはその仕事の中身は千差万別であって、一つのやり方ではうまくいきません。そういうこともあって、昨年だけでも50の色々な取組事例がすでに見られるようになっておりますので、それを参考にいただき、自分の会社に当てはまるものはないか探し出していただきながら、取引環境と労働時間短縮にぜひ取り組んでいただきたいと思っております。

今年度もまた引き続き、全国パイロット事業が続いております。今年も約50の事例ができるということで、2年間で100になります。この中には、とてもいいエッセンスとなるようなことが盛り込まれていきますので、期待したいと思います。来年度はそういったことをガイドラインとして取りまとめて、より一層取組みにいい効果があるような対策を考えていくという流れになっているよ

うでございます。

ご承知の通り、本来はトラック運送事業者といえば所管は国土交通省ですが、労働時間の問題を扱うということで厚生労働省と一緒に取り組んでいるわけですが、実際に取組みを行う場合には、荷主の協力が不可欠です。荷主となると、その業界はたくさんあります。例えば、メーカーであれば経産省、農産物であれば農水省ということになります。その地域ごとに経産省の方、あるいは農水省の方も一緒に入っていて進めていくということなので、本当に国をあげての取組みだということが、協議会の構成員を見ただけでもはっきりと分かるような気がいたします。

資料を一つご紹介しておきたいと思います。今日お配りされている資料の中に、1枚ものがあります。これは首相官邸のホームページから取ったもので、「生産性向上国民運動推進協議会」と名前がついております。平成27年度、サービス業でなかなか生産性が上がりにくいのは小売、飲食、宿泊、介護、それからトラック運送業ということで、5つのサービス業に焦点を当てて、生産性を上げる取組みを官邸主導で同時にスタートしたわけです。

この協議会はすでに3年度目になりますので、官邸で行われた会議で具体的な取組事例を発表してくれということになりました。そこで、全国の中から国交省によって、九州では長崎県の事例が選ばれたわけです。もう一つ関東では山梨県の事例が選ばれ、2つの事例を発表しました。

それを受けまして、この総理の言葉がありました（資料参照）。その言葉の多くの部分が、実はトラック運送業についていただいたところです。

「今日、お話を伺った中におきまして、トラック運送業、宿泊業、介護事業での取組について御報告いただいたところではありますが、今日の報告でも、山梨県の早川運輸は荷主の協力の下、なんと44パーセントの労働生産性向上に成功されました。これに伴い、ドライバーの1日の拘束時間は、5時間30分も削減されたわけでありまして。すばらしい成果だと思います。協力いただいた荷主の皆さんにも感謝したいと思いますし、こうした成果を上げるには、荷主の皆さんの御協力が必要不可欠であります。今日は荷主の経団連の榊原会長から、経済界として、積極的に協力していただけるとの力強い表明もございました。」

資料の中でこの部分がトラック業界のことに該当するのですが、まさにトップ自ら、労働時間短縮と取引環境の改善には荷主さんの協力が不可欠ですよと言われ、これを受けて経団連の榊原会長からも、協力して参りますというお言葉をいただいております。お客様と運送サービスを提供する側とが一緒になってやらないと改善できませんので、一緒に色々な提案をしっかりと出していきたいということをお願いして、ご挨拶にかえさせていただきます。よろしく願いいたします。

1. 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組について

・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組について説明が行われた。

（小野座長）

ありがとうございます。盛りだくさんでしたが、まずは昨年度行われたパイロット事業についての成果、2つ目が待ち時間の記録を義務付けしようということ、それから荷主勧告制度、運賃についてということでした。面白いなと思ったのは運賃のところ、聞いてみるとほとんどのところで、「この作業は運賃料金に含まれている」ということですね。込み込みというのは逆の言い方をすれ

ば、ただでやっているのと同じ意味合いです。従来から ABC という言葉があります。Activity Based Costing、「活動基準原価計算」ですが、これをやったらいくらかかる、というコストからのアプローチが、今後は ABP、Activity Based Pricing に発展させていく必要があるのではないか。概ね 4 つの話がありました。これにつきまして、ご質問やご意見、荷主の立場から、または運送業者の立場からよろしくお願ひします。

資料で昨年度の九州の全県の内容が見開きになっていますが、昨年度のパイロット事業についてのご意見など、いかがでしょうか。今年も続いているので、逆にこうしたらもっとよくなるのではないか、というようなアドバイスでも結構です。パイロット事業につきましては、トラック運送事業者側から見る視点と荷主から見る視点は全然違ってくるかと思いますが、いかがでしょうか。今日は荷主さんから 4 社、運送事業者の方は 5 社いらっしゃいます。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

パイロット事業でいくつか例がありますが、拘束時間が 2 時間短縮されたとありますが、コスト的な面はどのようになっているのでしょうか。要するに、運送事業者とすれば、荷主の方から支払われる運賃がいくらくらい上がったか下がったか、変わらないのかということです。もう 1 点は、トラックドライバーの労働条件として、2 割労働時間が長くて 2 割賃金が安い。逆算すれば、一般の産業と比べて 6 割とか 7 割の労働条件で働いているということになりますね。根本的な原因として、どのような考えがあるのかというのをお尋ねします。

(事務局)

今回のパイロット事業のコストについては、パイロット事業ということで短期の実験というところもありましたので、基本的には事業集団の中で負担をどうするかという話し合いの中で、コスト負担をしていただいていると認識しております。先ほど長崎の事例をお話ししましたがけれども、取組の中で高速道路料金については、荷主側にも安全のための労働条件ということを実験の中で認識していただいて、荷主の方の負担で高速料金を払っているというところがございます。あるいは、先ほども全国の例がありましたけれども、例えば施設の変更などの場合には荷主の協力ができないということになりますので、これを継続していく際には、そこが一番問題になっていくのだろうとは思っております。

(小野座長)

補足しますと、たまたま全国の事例をたくさん見ているので振り返ると、三村委員がおっしゃったように、まず時間を減らすためにワークシェアリングした、他の運転手と交代したという形だと、どうしても労働コストは上がります。減った分、別のコストがかかっているというケースもありました。ただ、どうしても時間を減らさなければ行政処分の対象になるということで切羽詰って、コストがかかろうとも実施した、一つの取組ということです。

その他、無駄なことをしているために労働時間が長いということがあります。例えば、荷主で検品し、運送会社でも検品するのは無駄だろうと。荷主の検品で正しいということを前提に、運送業者は検品しないようにする。また例えば、3 時と言われたのに 2 時に行って 1 時間待っていた。3 時なら 3 時に行くようにローテーションを考えましょうということ。このように無駄なことを減らす

ことでうまくいった例もあります。さらには高速道路を使う、有料だけ運賃に含まれている、ということもよくありますが、例えば全線高速道路を使うことによって30分、1時間減りますよ、というプラスαのコストをどう負担していくかについて、荷主と協議の上、荷主が8割方10割方、負担してくれたという事例もあります。

このように本当に取組は様々です。しかしながら、たとえコストが運送会社側、あるいは荷主の方で増えるとしても、待ったなしで進めなければならないというのは確かだろうと思います。一番いいのは、業務の改革、効率を上げることによって生産性を向上するというところに転嫁することですが、コストも影響してくることもあると認識していますので、ここはどうしていくかという問題は確かにあります。

先ほど2つ目におっしゃった、2割長く2割安いという問題があります、この前も私、別の労働問題の雑誌に「トラック業界は2割長く2割安い業界だよ」と書いたのですが、どうしてこうなってしまったのかというと、市場バランスです。最近ご承知の通り、トラックに限らず自動車運転職は人が来ない。次第に労働力不足によって働き手がいなくなるので、人に来てもらうためには、2割長く2割安いでは絶対にダメなのです。当然のように給料も上げていかなければいけないし、時間も短くなければいけない。これは待ったなしですよということですから、そういう点で見ると、今まさに新聞に書かれています、労働力が不足して運べないという状況が運賃の上昇につながるんだろうと直感的に思います。ただ、業務で改善できること、無駄なことはないか、といったところを探しながら、コストが増えることにならないような形でうまく変えていきたいというのがこの協議会の使命でございます。まさにおっしゃったところはとても重要なところで、それをどうプレイスルーするかというのは、いいアイデアがあればぜひ出していただきたいところでございます。その他、荷主さんの方でも何かありませんか。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

労働時間のことですが、今は荷主さんの協力が必要だと我々は分かっている、世間的には全産業、労働時間を短縮しないといけないという方向に向いているのも分かっているのですが、お客さんのところに行って、我々運送会社の労働時間を縮める方法を考えていただくような話をしても、自分の会社の取組みが先で、運送会社の労働時間短縮に協力できるところまでまだできない、というお客さんは結構多いのです。そういったことは商工会議所や県、経済産業省さんなどはどんな風にお考えでしょうか。お互いに協力し合って縮めていかなければいけないというところを周知していかなければ難しいと思いますが、こういう協議会があること自体、ほとんどご存知ない荷主さんが多いのです。アナウンスというか、そのあたりはどうなのでしょう。

(小野座長)

アナウンスという観点からみて、いかがでしょう。業界紙でも相当取り上げてもらっていますが、トラック業界だけが読む新聞ではなくて、一般紙の方に取り上げてもらいたいですね。今日はメディアの方は来られてないですか。色々ところで、取り上げてもらうと大変ありがたいのですが。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

大きな会社では、上層部では色々なことをされていると思います。しかし、大きい会社は各支店

や各事業所があって、そういった末端の責任者はあまり気にされていないような気がします。我々が直接携わる現場で気にしていただかないと進まない、会社全体で上層部の方だけが分かっている、まだ下においてきていないような気がする、そのところの取組みが必要ではないかなと思っています。現場ではどうなのでしょう。

(小野座長)

大手企業で物流担当の方が、例えば改善基準告示を全く知らないということでは、なかなかうまくいかない。周知してほしい、運送業界だけではなく、荷主業界の方にも知っていただきたいというご意見ということでよろしいですね。後でそれに関連した話が出るとお思いますので、また議論していきたいとお思います。

(福岡県トラック協会会長：真鍋委員)

パイロット事業の中でも、着荷主さんが入っていないところがたくさんあります。今、言われたように、現場の方の認識がまだないというのは確かにありますが、むしろ着荷主さんの方の認識は全くないというくらいありません。実際に荷待ちが起こるのは、着荷主さんの方で、今回の総理のもとで紹介された 2 事例も着荷主さんの協力がものすごくあるわけです。負担までしているというところもあります。そういったところで、ぜひ着荷主さんを巻き込んで協議をしていただきたいとお思います。

(小野座長)

確かに、問題としては運送会社自体が着荷主との取引関係がないというところですね。運送業者は発荷主さんとの取引で仕事をしているわけですから、実は発荷主さんの協力、またはそういった社会的な義務というのはあるのではないかと、いうところだろうとお思います。そういったところも今回の焦点になっていきますので、よろしくお願ひしたいとお思います。

引き続きまだありますので、これに関してまた舞い戻っても構いませんので、次の議題に移りたいとお思います。昨年度始まったパイロット事業、今年どうなるかということですが、九州もパイロット事業の協力者参加者が全部決まったと聞いておりますが、本年度どうしていくか、事業についてよろしくお願ひします。

2. 福岡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

・事務局より、参考資料 2 に基づき、平成 29 年度パイロット事業の九州管内の参加事業者について説明が行われた。

・(株)運輸・物流研究室主任研究員の田宮氏より、「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におけるパイロット事業 実施計画書」(資料 2-1)・「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会におけるパイロット事業 関連法規制の概要」(資料 2-2) に基づき、パイロット事業実施計画について説明が行われた。

(小野座長)

ありがとうございます。本年度のパイロット事業の進め方につきまして、いかがでしょうか。ア

ドバイスでも結構でございます。

(久留米運送株式会社：二又委員)

まず運送事業者は、今までサービス過剰だったのです。サービスを先にして、あとから料金をいただくのはなかなか難しいですね。まずそれが第1点です。

次に、先ほど冒頭に座長からお話がありましたように、運送の形態は千差万別だと、まさしくその通りです。その中の50のパイロット事業は参考にはなりますが、本来ならば全ての取引先の事業形態を検証しないと労働時間短縮にならないと思います。

また、悪いことにわが社は、前から朝7時8時にお届けしますという商品があって、創設当時は、前日に配達する件数が分かりますから、前日にドライバーに早出をさせていました。7時に配達するには6時、8時に配達するためには7時に出勤します。当然、残業時間がものすごく多くなりましたので、ある一定の時期から軽便事業者さんに委託するようになりました。当然、採算が合いません。それで昨年商品形態を変えました。システムを簡素化した中で新しい商品に変えて提供しています。当時運んでいたドライバーからすれば、勤務月間で10時間から16時間短縮することができたのです。労働時間の短縮については、そういう風にして運送事業者だけでやれるのはごくわずかです。

そこで、荷主さんの協力とおっしゃいますが、一番大事なことはルールを決めることだと思います。私はここに今日初めて参加していますが、もう何回も会議をされていて、一番大事なことは運送事業者で一番仕事が集中する時間帯は何時かということをご存知なのか、ということです。つまり、お客様の受発注時間、特に受注の締切時間を調査していただかないと労働時間の実態がわからない。例えば午後4時まで受注されて、当日商品を発送されるというお客様もいらっしゃいます。ということは、ほとんどお客様の仕事が終わってから、運送事業者の仕事が始まるわけですから、時間外労働が発生しないということはありません。

これが日本の経済を支えている運送事業者の実態でありますから、そういったところから取り組まなければ改善しない。例えば全国的に受発注時間を決めてもらうとか、もしくは先ほどありましたように、一番ありがたいのは、物流センターなどは予約システムにさせていただく。例えば、おたくがお届けする商品については何時にセンターに届く、もしくはそのセンターから出る商品については何時に取りに来てと。荷待ち時間は30分以上などと言いますが、何のルールもないわけです。運送事業者は早く来ていて、3時間待ってますと書かれたらお客さんは迷惑です。お客さんはまだ商品ができていないのですから。商品ができてから取りに来てくださいというのがお客さんであって、商品が何時にできますから何時に来てくださいと言う前から、ほとんどの運送業者が来てるわけです。そのところを全国的なルールを作らない限り、運送事業者の労働時間短縮は絶対に無理だと思います。

それから、事例はお客様とマンツーマンで取り組まれています。わが社では同業他社と連携でやっています。大阪に大きな全国的な菓子問屋さんがあります。ここは1日何十台も朝から来ますから、当然5~6時間待ちになります。そのセンター長に1社で話をしていたのですが、1社ではダメなので、3社で協力してお願いに行きました。そして分かったことは、物流センター長までは分かっていたのですが、その上に話がいないということ。本社の役員さんクラスまではそういう実態が届いていないということでした。そこでセンター長にお願いしたら、センター長は「俺は行

けないから、皆さん方で直接行ってくれ」ということで、本社の常務にお会いしてお願いしました。すると驚かれて、すぐに作業員を増員していただきました。これでだいたい3時間半から4時間の短縮になりました。つまり、なかなか1対1では難しい面があるので、そういう連携をすることが大事ではないかと。その後は3社連携で仕事を請け負い、曜日を決めて月曜はA社、水曜はB社、C社は…というように共同で配送することにしました。ですから、だいたい1週間に2回くらいの待ち時間ですむようになりました。そのように何かシステムを考えないと、なかなか難しいと思います。

また今、我々の特別積合せ運送事業の大手は、お預かりに行く時間、集荷時間を限定している業者さんがいます。例えば午後6時半までしかお預かりに行きませんと。これがどうなるかといいますと、そこで働いているドライバーさんはまず時間外が短縮になり、時間外賃金が少なくなります。さらにその1時間2時間働いている取扱物量がなくなりますので、その取扱物量に対する賃金も少なくなります。ダブルで少なくなりますので、ドライバーが転職していなくなるのが現状であります。ですから、労働時間を短縮しても給料を下げないというような各運送事業者の取組みが必要になって参ります。

それから、特別積合せ運送事業は2010年からすると、黒田総裁が一生懸命2%の物価上昇とおっしゃっていましたが、運賃は2%を軽くクリアしています。さらに今年ありがたいことにヤマトさんが10月1日から値上げをされますので、今年の後半、そして来年の前半、来年までは特別積合せ運送事業の運賃の上昇がずっと続くと思います。以上です。

(小野座長)

貴重なご意見と実態のご報告ありがとうございます。まだ少し時間がありますので、3つ目の議題に入りたいと思います。3つ目は厚生労働省の補助制度等についてということで、お願いします。

3. 厚生労働省の補助制度等について

・事務局（福岡労働局）より、資料3に基づき、道路貨物運送業の労働時間短縮支援、「職場意識改善助成金」の利用等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。助成制度がいくつかあるようでございます。資料としては、以上で全てとなります。その他の議題についてはあとにもありますが、全体を通してご意見をいただきたいと思っております。荷主さん、4社いらっしゃいますが、ひと言ずつ全体を通じてお話をいただけたらと思っております。

(ブリジストン物流株式会社：近藤氏・代理)

ブリジストン物流の近藤と申します。私は初めて協議会に参加させていただきましたが、先ほど着側のお話が出ていましたが、着側の方まで含めて、こちらは生産性改善、相手先への周知や願いを含めて、これからもどんどん改善していきたいと思っております。よろしく申し上げます。

(新日鐵住金株式会社：長氏・代理)

新日鐵住金の長と申します。私の会社でも、自社発の部分についてはいろんな改善をしながら、運転手さんの意見を聞きながら取り組んできましたけれども、なかなか先ほどのお話にありました着側まで手が回っていません。そういったことも踏まえまして全体がうまくなるように今からも努力してまいりたいと思います。

(TOTO 株式会社：安武委員)

TOTO の安武です。私も皆様と同じで、着荷主の視点はこの中に取り込むべきだと思います。着荷主をこの協議会の中に巻き込むことが非常に有効だと思いますので、ぜひそれを検討していただきたいと思います。

着荷主のところでは待たされているという実態が多分あるだろうと我々も分かってはいるのですが、改善を申し出るにしても、個別に申し入れていかなければなりません。ですから、その困っていることについて我々に情報をくださいと運送会社さんをお願いするのですが、それがなかなか上がってきません。やはりドライバーさん、現場の方では普段のお付き合いや、責任者の方との関係性などもあって、なかなか言いづらい部分もあると思います。そういった面を表に出すには、ドライバーさんの意見や情報を聞くだけではなくて、ICT や IoT など機械を使って、ここでどのくらい待たされているのか実態をつかむ方法もあるのではないかと、そういうことが分かるような機械はあると思います。そういったものをどんどん現場の方に導入していけば、実態が見える化して改善につながるのではないかと思います。そういった面で、先ほどのお話にあったように、助成金などがたくさんあるようですので、活用していただいて、現場の方が困っている状況をもっと表に出すようなことをしていただければと思っています。

(全国農業協同組合連合会：大坪氏・代理)

全農の大坪と申します。初めて代理で参加しています。私どもは農業関係なので、生産者から工場、スーパーを含めていろいろあります。また、市場の方にも運送会社の方に納品していただいています。様々な配送ルートがありますので、どうしても私どもだけでなかなか把握しきれていないところがあります。私どももそれぞれの部があり、部ごとに動いていますので、非常に難しいところがあります。また、農水省から 1 円でも安く組合さんの方に供給しなさいということと言われると、コスト的に安くしないといけなくなります。ということで、運送業者さんにも非常にご迷惑をかけている部分もありますし、私どもも日々、身を削っているところもあります。この 1 年間、徹底的に私どもは絞られていますので。皆さんのような運送業界がなくなると、当然私どもも何もできないので、一緒に協力しながら意見をいただきながらやっていきたいと思っていますので、よろしく願い申し上げます。

(小野座長)

ありがとうございました。最後にこれは言っておきたいというのはございませんか。

(加賀九州運輸局長)

今お話をお伺いして、2 点ほどご提案させていただきたいと思います。

例えば資料 1 のところで、50 事例のうちの代表選手の中で、例えば長崎県や岩手県の事例ですが、

安全労務上のルールというものがなかなか守れない背景に、商慣習のルールというものがすごくたくさんあって、一般の方から見れば逆だなと思うようなことがいろいろ出てきていると。冒頭に座長からあったように、政府をあげて喫緊の対策としてやらなければいけないので、13 ページにあるように、配送先の決定連絡が運行当日にあるというようなことは、荷主勧告になるかどうかはともかく、やめてもらわないといけないというような議論が冒頭に業界の方からあったわけで、実証実験で一過性のことではなく、こういうことをどうやって続けるかということだと思います。また 11 ページのお話も非常に示唆的で、実証実験でありながら、附帯料金等を取って、持続的に荷積みをしていただく人がそこに配置されるような形が定着していかなければいけない。

そのように考えると、今お話しいただいた福岡の名だたるいくつかの荷主の方々に、優良な事例を持ち帰って、会社の中で事例について、自分の会社ではどのような対応をしてきたのか議論していただき、もっといい例として、こういうやり取りをトラック協会とやっている、というものを次の会議でフィードバックしていただければと思います。実証実験にもいろいろあって、技術的にも大変深いレベルの実証実験もあると思いますが、むしろこういうものは仕組や合意形成を得る実証実験であるように思います。ですから、そういう仕組や合意形成がうまくいっている実証実験を、協議会メンバーでもっと普及させていただく、あるいは広げていくというプロセスが大切なのではないかと、荷主側への一つのご提案です。

もう一つトラック業界側へのご提案があります。今年の実証実験の中で、資料 2-1 の 6 ページのところに、「運転者の労働時間の実態と問題点、原因等の把握」とあります。大変重要なアンケートだと思いますが、「長時間となる業務分野を特定し、その原因を把握する」という文章がありますが、原因を把握することに加えて、対応策を立案できるようなアンケートにならないといけないと思います。アンケートの結果としていい対策が浮かび上がってくるように、これはトラック協会の方々に、もう少しアンケートをしっかりと細かく、より具体的なお答えを揉んでいただきたいと思います。今の協議会の役割や動きは、冒頭の座長のお話にもありましたように、政府全体の深いレベルで注目しているような重要なフレーズにあると思いますので、そういうことも視野に入れてほしいと思っております。よろしくお願ひします。

(小野座長)

今のご意見について、荷主とトラック業界の方々、今日はそれぞれ左側右側と分かれて座っていただいておりますが、もっとお互いにこう思っている、こういう問題があるという情報交換をしてほしいし、それぞれたくさん抱えているところを風通しよく話せるような場に、協議会がなっていけばいいなと思います。

(TOTO 株式会社：安武委員)

先ほどの荷主側の取組事例のお話ですけれども、確か第 2 回か第 3 回目のこの協議会の中で、各社で取組事例をここで発表させていただきましたが、そのことはご承知いただいておりますでしょうか。

(加賀九州運輸局長)

冒頭にいろいろな事例があるというお話がありましたが、例えば、28 年度には 50 の優良事例が出てきていますが、一度取り組んだことがどうかということではなく、その積み重ねの上にこうい

うたくさんのいい事例があるといったことを会社内や他で議論していただいて、それを下地にしたようなプレゼンをしていただくともっとよろしいのではないかと考えています。私自身はこの協議会について、以前の経過を知らない部分もありますが、少しご検討いただければと思います。

(TOTO 株式会社：安武委員)

今まで我々が取り組んだことがなくて、参考になる事例があれば取り組むということですね。すでに我々が取り組んでいることで、この度のパイロット事業の中には同じような取り組みもありますので、そこはすでに先んじて取り組んでいるとだけいただければと思います。

(加賀九州運輸局長)

それはもちろん、先駆けて自社で取り組んでおられるということは前提の上で、今回のパイロット事業の事例について改めて議論いただければということです。

(TOTO 株式会社：安武委員)

分かりました。

(小野座長)

協議会も回を重ねておりますので、ネタはたくさんあります。ありがとうございました。それでは最後の議題、4 その他とありますが、事務局からありますでしょうか。

4. その他

(事務局)

先ほど事業者の委員さんの方から、荷主側への理解協力を得るための周知の場ということでお話が出ておりました。これに関しては、中央の本省としてもどのように周知していくかという部分は、大変重要なことと認識しており、荷主側の事業者団体、また経済産業省や農林水産省、といった方にご協力いただき、周知の場を広げていこうと考えております。また周知方法につきましては、そういった形で現在検討しているところでございます。九州運輸局としましては、中央の動向を見ながらになりますが、生産性向上セミナーを開催しておりますので、そういったところに荷主の参加を呼びかけてみるというのも一つの考えかなと考えているところでございます。

それから、ただいま局長の方から話もありましたが、現在各社でそれぞれ取組をさせていただいているところでございますが、荷主としても運送事業者から情報があがってこないなどの話も出ておりますので、次回以降、第7回第8回につきましては、そういった何かしらの課題があるところについて、情報の共有もできるのかなと考えております。次回以降、そういった面を引っ張り出せるような形の協議会にできればと考えておりますので、事前にこちらからそのような情報をお願いするような形を取るかもしれませんが、その場合にはどうぞご協力をお願いいたします。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

参考までに厚労省にお伺いしたいのですが、先般、大手物流会社さんが週休3日制を打ち出され

ました。その中で、今まで週に5日の勤務が4日になるが、1日の労働時間を2時間延ばす、という記事を新聞で読みました。ということは1日休みが増えるけれど、1週間の労働時間は時間外の分だけしか減らないですね。2時間遅らせて8時間働くわけですから。そして、その後にダブルワークをしてもいいという文章が書いてありました。自分の会社で1日休みを増やした分は、4日間に2時間ずつのせていって8時間は働いてもらう。そしてお金が足りない人はダブルワークで、よそで働いていいよと言っている。賃金が下がるからだと思いますが。

そうすると、今、厚労省さんが打ち出しておられる改善基準告示の293時間、これをどうやって我々は把握していくのか、ということです。293時間を守ろう、労働時間を短縮しようということで、取り組んでおられると思うのですが、ダブルワークでいいというのは、どう考えればよいのでしょうか。運送業界では過労死が出ている状態なのに、管理ができなければ、ドライバーさんをはじめ働く人の健康状態や安全をどういう風に担保していくのか、非常に難しい問題が出てきます。ここについて、厚労省さんはどう考えておられるのか。あのような新聞発表をして、今後ダブルワークを認めるならば、健康管理、労働時間の問題はどうするのかということです。どのようにお考えか、参考までにお伺いしたいのですが。

(小野座長)

ある意味、行政サイドか、労働組合の方でも何か情報あれば、お知らせください。

(事務局)

どの新聞の記事なのか、把握できてはおりませんが。今お持ちですか。基本的に厚労省、労働行政においては、多様な正社員、多様な働き方というものを進めていっています。多様な働き方というのは、個々のいわゆる労働者、非正規の方も含めて、ニーズに合った働き方をしているということです。

おっしゃるように、例えば満勤をされた方がダブルワークをするということは、ダブルワークをする部分が時間外になります。A社の中で改善基準内に労働時間内に収めるとしても、A社が知らないB社のところで時間外労働をしてしまえば、極端な話、過労死になってしまうかもしれない。そういった場合にどのような責任問題が出てくるのかという問題も生じます。基本的には、2つの職場で働く場合は、後から働く職場が、前の職場、他に働いているかどうか、確認していただかなければいけないですね。

ただ、おっしゃるように、例えば今、業界によってあるいは職種によって、賃金の水準が厳しいから、生活のために働かざるを得ないといった事情で、ダブルワークどころかトリプルワークをされている方も非正規の方の中にはいらっしゃる。もしかするとフォースワークをしている方もいらっしゃるかもしれないと思います。

厚労省、労働行政は、あくまでもダブルワークを勧めているのではなく、法令の範囲内で自らの働き方を考えて働いていただきたいと思っております。そのような形で進めていきたいと思っておりますので、おっしゃるようなご懸念の部分については、労働行政の中でそういった問題を見つければ改善なりをしていきたいし、そのような問題があるという情報があれば、私どもの方から本省の担当局の方に問題が出てきたというお話をあげていきたいと考えております。あくまでもダブルワークを勧めているわけではありません。多様な正社員の在り方の一環として、その方の生活にマッ

チングした、なおかつその方が働きやすく、企業の方でも働かせやすい、そういったものを考えているとご理解いただきたいと思います。

(小野座長)

確かに話題として関心もありました。ありがとうございました。これをもちまして、本日の議事は終了しました。皆さんの熱心なご意見は内容を取りまとめて、パイロット事業にも活かしていきたいと思えます。よろしくお願ひいたします。それでは、進行を事務局にお返します。

Ⅲ. 閉会

・閉会挨拶（野澤福岡労働局長）

福岡労働局長の野澤です。7月10日付で参りました。よろしくお願ひいたします。本日はお忙しい中、トラック輸送における取引環境・労働時間改善について熱心にご討議をいただきまして、ありがとうございます。会議の中でも出ましたように、働き方実行計画が決定されまして、一般的には労働時間についての時間外労働の上限規制などが重視されるわけですが、自動車運転の業務につきましては、施行後5年以降に年960時間以内の規制を適用、あるいはその後、将来的には一般原則の適用を目指すというような規定が設けられております。

このような中で、どのように運送業において労働者が働き、荷主の方がどのように仕事を発注するか。これは厚生労働行政の中の労働時間行政としては間接的な部分ではありますが、今日お話が出たように、そこをどのように運送業の方々、荷主の方々がお互いの状況を理解して創意工夫していくかといったことが、先ほど言ったような規制の変化へどのように対応できるか、という観点から大事なところだと思っております。

それに関して、先ほど申し上げたような助成金を活用していただければと思えますので、よろしくお願ひ申し上げます。

いずれにしてもこの取組の中で、ガイドラインというものが作られていくと承知しております。そのガイドラインがいいものとして地方の協議会から中央の協議会に提案できるためには、この協議の場が大変重要だと思っております。引き続き、皆様にしつかりとご協議をいただきながら、進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひ申し上げます。今日はどうもありがとうございました。

(事務局)

ありがとうございました。委員の皆様には、長時間にわたり熱心なご討議をありがとうございました。本日いただきました貴重なご意見は、今後の協議会の検討課題として生かして参りたいと思えます。

なお、本日の協議会の議事録につきましては、事務局にて作成の上、委員の皆様にご確認いただき、九州運輸局のホームページに公表させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

また、次回開催は、11月頃の見通しになっております。追って日程を調整させていただきますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

これをもちまして、第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善 福岡県地方協議会を閉

会いたします。皆様、ありがとうございました。