

平成 29 年度第 6 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. 8. 8 佐賀第二合同庁舎)

1【荒牧座長】

それでは、特にもう挨拶もなしでいきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

今日用意されている議題は 3 つありまして、1 番目と 2 番目はこれまでやってきた話ですけれども、その他報告もあるようですので、この 3 つの議題について進行して参りますのでよろしく願いします。

まず、それでは議題の 1 のトラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取組みについて、こちらは中央協議会の報告だと思いますが、運輸局の方から願いします。

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. 第 6 回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会の概要
  - (1) トラック運送業をめぐる課題
  - (2) パイロット事業取組事例
  - (3) 取引環境改善に向けた取組
2. 運賃料金の適正収受について

2【荒牧座長】

今ご説明がありました件について、何かご質問、ご意見がありましたら願いします。何かありませんでしょうか。

馬渡さん、この一番最後のページに載っているのは議論になったのですか。

3【馬渡会長】

はい。

4【荒牧座長】

この話の一番のポイントは、今までなかったような記載事項が書かれていたのですか。元々あったものについて、やることになった。ちゃんとする事になった。

5【馬渡会長】

元々ある程度、きちっと、あったのですが。

6【荒牧座長】

項目自体はあったのですね。

7【馬渡会長】

項目はあったのですが、誰が払って、誰が負担してということにははっきりしていなかったので、はっきりすると。

8【荒牧座長】

それは画期的なことですか。普通のことですか。

9【馬渡会長】

画期的かどうか分かりませんが、うやむやで、なあなあになっていた部分はきちっとなったという意味では画期的だと思います。

10【荒牧座長】

小野先生ちょっと解説を追加でよろしいですか。

11【小野教授】

21 ページ目になります。実際の物流という観点で輸送の位置づけを見ますと、現実のところ、真ん中のところでトラックで運ぶ、JRで運ぶ、そこだけです、輸送という観点は。荷主さんの方でもよくやられているように、ABCというのがあります。アクティビティ・ベースト・コストイング、活動基準原価計算です。何をやったらコストが発生し、何を足したら、いくらいくらのまたコストが発生するという内容別に、コストを分解していく形です。それを実際にお客さんに提供するときはこの活動はしていないので、この活動はしているからということでコストづけ、原価計算することができる、管理会計ができます。それと同じように物流という観点が輸送と一致しやすいので、今まで運賃というと、簡単にここで言うと、荷待ちも積込みも、あるときは検収、検品も含めて運賃の中の一発の中で取り扱われていたのです。これは「運賃込」と言いますが、実は運賃込という言葉は逆に言うと、運賃は頂いているけれども他のところはタダのサービスです、とほとんど同じことです、運賃込という言葉は。それが今までずっときていた業界なので、しっかりと物流の中で様々な諸活動を定義付けて、それを基にしっかりと、本当に必要なものは頂こうじゃないかと、これが普通の考え方です。簡単に言えば、ABP、アクティビティ・ベースト・プライシングの話だろうと思うのです。

こういったことに、それぞれの金額のタグを別々に整理していくことはとても有意義なことだろうと思います。

12【荒牧座長】

はい。ありがとうございました。

他に何かご質問、ご意見ありませんか。

13【鳥屋委員】

質問ということではありませんが、昨年度のパイロット事業の結果がここに書いてありますけれど、良かった事例として、今現在継続されているというようなところがあれば、そういうところまで記載をしていただければと思います。結果まで出ているので、それが今現在、見直されて、継続して実施されているのか。そのへんを知りたいのですが。

14【荒牧座長】

結局、パイロット事業というのは、ここで成果を挙げるだけではない。提示するだけではないと言われたけれども、これは今現在も続いていると思って良いですか。その位置づけをちょっとお願いします。

15【九州運輸局 事務局】

この場でどこの何県の取組みについては、やっていますということは、大変申し訳ありませんが言うことができませんが、このパイロット事業を通じて、このパイロット事業を機会にこういった取組みを継続してやっているところもございます。

中にはパイロット事業だけの取組みということで、目星をつけてそこだけの取組みで終わっているところがあることも確かでございます。ただ、パイロット事業だけで終わらせたというところであっても、今後継続に向けて、先程もちょっと出ました、コスト面の話とか、そういったことを検討して引き続きやれるようなところにつきましてはやっぴいこうかと考えているところがあることも確かでございます。

私の方からこの場で話せることは以上となります。

16【荒牧座長】

よろしいですか。

17【鳥屋委員】

今後でも良いですから、できれば、できたところ、できないところ、いろいろ理由はあると思いますが、継続されているということは非常に良かったということだと思いますので、いずれ将来、そういったところの公表をお願いしたいと思います。

18【荒牧座長】

小野先生お願いしてよろしいですか。

## 19【小野教授】

確かに今回の資料の中でも九州の事例につきましては、どれだけあっても今すべてオープンで出ておまして、すべての県で、国全体で50の事例が出ているところがございますが、これについて実は、ひとつの見かたとして50の事例というと少なそうですね。トラック運送事業というのはご承知のとおり、ひとつひとつの会社が別会社のように全く内容が異なるケースがありますね。食品運んでいる、鉄鋼を運んでいる、全然違いますよね。トレーラーとバンボディは全然違った荷動きをしますので、そういった中で50の事例でというのは、実はその中、私も大体ほとんど見てみますと、ひとつの事例の中に3つ4つぐらいのアイデアがいっぱい詰まっている。なので、去年だけの事例でも本当によく見ると、こういうやり方もあるんだな、これ今まで気づかなかったというような、プロの方も意味びっくりするような内容が沢山入っています。これらを今オープンにしてその中でいろんな形のトラック運送事業者の方に参考にしてもらおうというのが本当の目的です。今年も続くので100の事例、簡単に言えば数百以上のアイデアがそこに詰まってきますから、ぜひとも活用していきたいと思います。

さらに、委員が言われたようにうまくいっている事例はもう動き出した事例です。もうちょっとして今改定をしようじゃないかと交渉中の事例があります。もうパイロット事業だけで、はい終わり、という事例もあります。それぞれやっぱり理由があります。失敗事例に学ぶということは、とても今よく言われておりますけれども、今回の50の事例につきましても、今年の50の事例につきましても全ト協を通じて、中央の方に、貨物課の方にもそれを一度フォローアップしてくださいと申し出ているところですが、実際にそこで構成のメンバーの荷主と運送事業者に対してフォローアップ調査を一回して、実際に改定されて実際の事業が変わったのか、労働時間は削減できたのかというフォローアップ調査をしていただいて、その成功した要因はどういう風に思いますかですか、うまくいかなかった、或いはパイロット事業をやめた、やめた理由としてはなんですかということをしつかりと出して、さらにそれをまた私達の参考にできると思いますので、それをちょっと今私の方でも申し上げているところがございます。

## 20【荒牧座長】

先生の意見と同じで、すごく貴重な情報をいっぱい含んでいると思うので、佐賀県のトラック協会さんの方でもどういう分析をすれば良いのかってことを少し議論されると面白いと思います。今言われたのが、もしかしたら失敗したと思って、これでもう二度とやらないと、大変だと思っている部分のところに、もしかしたら貴重な情報が含まれているかもしれないので、馬渡さん、それこそ、このあたりのところをパイロット事業はオープンになっているようですので、少し勉強をしてみて、何か見えそうなおとろ或いは、参考になりそうなおとろを議論されると面白そうだなという感じはします。

これだけで、時間だけははっきりと分かりますけど、何時間短縮できたということは、そ

れ以外にも先程言われたみたいに、もっと良いアイデアがいっぱい詰まっいて、あんまり出てきてない数字としては、出てきてないものもあるかもしれないのではという感じは確かにしました。

ぜひ使ってみられたら良いかなという気がしました。

## 21【馬渡会長】

どんな分野でも成功した事例でずっと続いている部分と、失敗事例に学んで、じゃあ課題がこれだから、じゃあどうしようかというお話で前に進むということがありますから、ぜひともそのへんも、せつかく全部オープンになっているわけですから、前に進めるところにいるんな事例を、ここはある程度はうまくいきました、けれども、こっちはうまくいかなかったと、じゃあ何故なのかと我々も考えているんな話をする、結局全体で時間を短めようとか、なるだけ荷主さんも含めてお互いのコストを下げていきましょうということが手段ですから、前向きにはやれると思います。全国のいろんな失敗だろうがなんだろうが事例研究ができるように整備をしていただくと後の展開がし易いと思います。

## 22【荒牧座長】

例えばこの求人倍率なんかの伸び率を見ていると、ちょっと、あんまり時間がないという感じがします。普通が 1.1 何倍で、安倍首相が我々の勝利だって語っている時に 2.6 倍とかっていう数字が平気で出てくるような業界っていうのは、やっぱり辛そうだという感じがする。だから我々の常識よりももうちょっと高いです。だからやっぱり両方、荷主さんの方と、やっぱり運送事業者さんの方で工夫をしていかないと、この賃金で、この労働時間で、この求人倍率はちょっとやっぱり辛いなという感じはしますね。

だから、そういう点で言うとやはり、ちゃんと分析をして、やはりちゃんとあるレベルに達するように頑張っていかないと、そんなに時間が残ってないのかもしれないという感じがしているから、こういうことを申し上げます。

すみません余分なことを言いました。他にありませんでしょうか。

## 23【小野教授】

関連情報でご紹介しておきたいと思います。

本日の資料の一番後ろに 1 枚もの両面コピーが 1 枚入っています。写真がついています。真ん中に安倍総理が座っています。これについて少しお話しておきたいと思います。

先程運輸局の方からお話がありましたように、本協議会につきましては取引環境と労働時間ここを改善していくということを目標に、国交省と厚労省 2 省によって取り組まれている協議会が本協議会です。さらに、別途同じく平成 27 年度から政府全体、この 2 省庁だけでなく政府全体の取組みとしてサービス業の生産性向上協議会というものが実はスタートしております。平成 27 年度から同時にです。このサービス業というのはご承知のとおり

り、極めて労働時間が長い人頼りという、サービス業の宿命でございますので、なかなか生産性が上がりません。その中で特に指定されたのが小売業、それから飲食業、それから宿泊業、それから介護、それからトラック運送業です。5つ。ということでトラック運送業は両方ともに足を突っ込んでいるので、協議会の中で両方ともこなしておりますが、もう一方のサービス業全体の取組みとしては今年から3年度目になります。平成27年、28年、29年の3年度目になるので、もう成果を出しなさいと言うことで、今年の5月24日に名前を変えて生産性向上国民運動推進協議会、第1回ということになりますけれども、そういった形で名前を変えて具体的に改善の成功した事例を発表していこうじゃないかと、プレゼンしていこうじゃないかと、これが官邸で行われました。

この写真は加藤大臣が司会役、安倍総理出席、経団連の榊原さんが写っておりますけれども、こういった中でひな壇の方に今回のサービス業の参加者は座りますが、この中で6月21日の第2回会議の中でトラック運送業が、最初にプレゼンをしました。

これにつきましては昨年度パイロット事業が行われていますので、50の事例がありますので、その中から国交省が2事例を選んで発表をしました。ひとつは山梨県の事例でした。先程ちょっと載っていました山梨県の事例。もうひとつが九州の長崎県の事例です。山梨県は「はくばく」という、米、16穀とかそういったものを出す食品メーカーですが、もうひとつ長崎県はフランソワというパン屋さんの事例でございます。山梨の早川運輸さん、長崎の日通長崎運輸さんこの方たちもこの発表のときは、ちょっと写真は欠けていますが、ひな壇に座りながらプレゼンをしてきました。この2事例につきましては両方とも私のチームでやった事例ということもあったので、私がこの2つを官邸でご紹介してきました。

それを受けまして、ちょっとこの写真の裏の方、安倍総理の言葉は全体でこれだけ、終わってからありましたが、上から3分の1くらいのところで、今日お話を伺った中におきまして、という段がございますね。「トラック運送業、宿泊業、介護事業での取組みについてご報告いただいたところでありますが、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せん。

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、荷主の皆さんのご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。」全体の話の3割以上のところが、前段は挨拶ですが、運送業についてのお話です。まさに日本のトップ自らがトラック運送業にとっても関心をお持ちで、そして、トラック運送業のこうした大きな問題の改善には荷主の協力が必要不可欠、これがなければ成功しないということをおっしゃっている。今年のパイロット事業も進んでおりますので、この佐賀県のパイロット事業につきましても来年の、もしも発表する機会があるとしたらここに載せるぐらいの勢いで、ぜひやっていただけたらと思うところでございます。

#### 24【宮原委員】

重ねての話になりますが、パイロット事業の事例が 50 ありまして、成功している例と、していない例とあるというお話も先程ございまして、やはりいろんなところにパイロット事業の事例というものは、お話をする機会があって、先程のこの話もそうですけれども、成功事例だけではなく、成功していない例というものも多分にあると思いますので、我々運送事業者としては有効な手段としてパイロット事業の事例を活用していくという部分におきましても、継続して本当にこのパイロット事業が進められているのか、進められていないのかというところは 50 通り、全部白黒つけて公表していただきたいという感じはします。

この佐賀県の事例で申しますと、実は悲しい結果になっていまして、3 日間だけの事例になっております。3 日間以外は一切継続していないということが佐賀県の事例でございますので、今年のパイロット事業もございましてその辺も引き締めてパイロット事業を進めていきたいなと思いますのでよろしくお願い申し上げます。

#### 25【荒牧座長】

どうもありがとうございます。

では事務局の方で何か。

#### 26【九州運輸局 事務局】

先程、参考資料 1 で九州管内のパイロット事業の概要版というものを付けております。

こちらの内容につきまして、全国版の中から九州の分だけを抜粋してまとめたものでございまして、先程説明の中でも少し触れさせてもらいましたが、国土交通省ホームページの中にこちら 28 年度のパイロット事業の概要版につきましては全国の概要が掲載されておりますので、そちらの方も参考にさせていただければという風に思いますのでどうぞよろしくお願い申し上げます。

#### 27【小川委員】

資料 4 のところですね、ドライバーが不足している理由の中には長時間労働、低賃金というお話がありましたが、今回、事例の中で長時間労働、だいぶ短くなってきて成果が出ていると感じておりますが、例えば低賃金ということではいきますと、運賃に転嫁できたという事例があるのかな、と感じましたので、少なくともパイロット事業の中で運賃転嫁できましたよという事例があれば、次回ぜひご紹介いただければなと思います。

#### 28【荒牧座長】

馬渡さん、先程の賃金の話というか、先程いろいろ運賃のところ以外に、いっぱい並んでいる項目をつけることができるかどうかということまで含めると賃金に関わってくる話だ

と思うのですが、そこら辺の見通しというか、上がっていきそうな、整理されていきそうな気配っていうものはありますか。

#### 29【馬渡会長】

一応、どこが運賃でどこが付帯業務でという部分を今回一旦整理させていただいて、そのあと今後は、運賃自体はどういうものが適正なのかという部分です。

今までであれば、荷主さんがこれだけの部分しか払えないから、これで行って下さいねという形が結構そのまま採用されて、付帯業務をやっているということが多いわけですけれども、その分運賃自体が、A地点からB地点まで運ぶと、それから高速道路を使ったり、使わなかったりとか、そういうものを含めて適正な運賃がどの程度なのかという話は今からきちっと詰めていかなければいけないという話になっています。

#### 30【荒牧座長】

例えば、3ページの図を見ていただくと、有効求人倍率と2ページのところの過不足感の推移のところがあって、私はもう20数年トラック協会さんを横で見えておりますが、多分この21年頃の感覚っていうものが今でも残っているのではないかと思います。人がいっぱい集まって、所謂、自由化みたいになって、5台の事業者、みたいなものが許可され始めてから、いっぱい参入したっていう時代がありました。あの時の感覚で、人がいっぱい余っているから、荷主さん達の方は、「じゃああなたのところが嫌だったら余所に頼むよ」という感覚はこの平成21年、22年頃の感覚がまだある意味で、まだ続いているのかなという感じがします。

右側の方へ行くと、もう28年度辺りになると、やや不足、やや過剰もほとんどいなくなっている時に、何かまだ前の感覚が残っているような気がして、運賃になかなか反映できないということという気がしますね。だから少し、例えば、軽油が高かった時代にはサーチャージの話も出たけれども、今軽油は安くなっているから話も出ないですが、そこら辺まで言わなければならない時代が確かに5年位前にありました。それがまだ平成21年頃の感覚が社会的な通念として残っているのではないかという感じがこの表からはします。だからそういうことも、運賃交渉というのは、またもうちょっと真っ当になってくるかもしれない。

#### 31【青柳委員】

一番大きいのは、平成2年の物流2法の改正ですね。

#### 32【荒牧座長】

あそこですか。

#### 33【青柳委員】

所謂、規制緩和が行き過ぎ。

34【荒牧座長】

平成2年ですか。相当前ですね。

35【青柳委員】

それがやはり、右肩上がりです事業者が増えてきて、結果としてこの状況を招いているということに、反省しないと。

36【荒牧座長】

この21年っていうのは、リーマンショックと。

37【青柳委員】

そのくらいに立ち戻らないと今この論議でいくらやっても、なかなか。

38【荒牧座長】

ならないですね。

39【青柳委員】

一番心配しているのは、やっぱり一緒に高齢化です。

40【荒牧座長】

高齢化、そうですね。

41【青柳委員】

ドライバーが平均47歳まで上がると、あと10年も20年もしたら、もうほとんど運転手がない、というところまで来ているわけです。

42【荒牧座長】

という、言わばもうちょっと、今までとは違うスピード感がないとちょっとやっていけないというので、馬渡さん達の仕事、結構大変で、中央委員会の話も是非頑張ってください、適正なというので良いと思います。適正な運賃をとというようなことがあって、だんだん今回、アマゾンとか、クロネコヤマトの話が出てきたことが、もしかしたらそういう風なきっかけになるかもしれないという点では期待はしています。

43【青柳委員】

トラックも、バスも、タクシーもみんなそうです。

44【荒牧座長】

そうですね。本当に佐賀市のバスってなくなるかもしれないって思っていますので、いや、なくなるかもしれない。そうなったら滅びますよ、佐賀が。

だから、自動運転のトラックをいつ導入できるかって必死で考えていますよ。ある意味で言うと、バスだったらできるかもしれないって、ルートが決まっているから。

45【荒牧座長】

そうですね。ちょっと時間長くなりましたけれども、次の議題にいて、また後で戻ることがあれば戻っていただければ良いと思います。

すみません。もう1つの議題である、平成29年度のパイロット事業について事務局より説明をお願いします。

九州運輸局 佐賀運輸支局からの報告

平成29年度パイロット事業集団の報告

株式会社 運輸・物流研究室からの説明

議題2 平成29年度パイロット事業について

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 平成29年実施計画

資料2-2 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

46【荒牧座長】

はい。どうもありがとうございました。

今のご説明について、ご質問ご意見ありませんでしょうか。

47【青柳委員】

今回、九州のパイロット事業で、発は分かりますが、着荷主も少ないですね。熊本と宮崎、鹿児島は着荷主がありますけれども、その他の4県については着荷主がない。

48【九州運輸局 事務局】

着荷主が明確でない、と言いましょうか。一カ所に決まっていないうなところがあつて、そのところを具体的にどこかというのをなかなか挙げ辛いつてことで、「なし」という形になっている部分があります。

例えば市場とかであっても、どここの市場、ここの市場で、出す時に変わる時があります。一定な荷主が決まっていないというところがありまして、そこでなかなか、着荷主を一定のところを選ぶことが難しいということで「なし」という形で挙げています。

#### 49【九州運輸局 家邊部長】

後はやっぱり、発荷主さん側からすると着荷主さん側がお客さんとの関係というところもありまして、そういう中で発荷主さん側から着荷主さんを参加させて、事業をやるっていうところまで協力を得られなかったっていうこともあるかと思います。

我々としてはやはり、発荷主さん側だけでなく着荷主さん側での荷待ち時間とか、受け入れの状況とかという、いろいろ着荷主さん側での課題っていうのも勿論あると思っておりまして、できるかぎり参加していただきたいという思いはありましたが、なかなか叶わなかった部分もあるということかと思っております。

#### 50【青柳委員】

このパイロットで、着荷の指示が変わって、例えば「三箇所降ろし」となった時に、三箇所の手待ち時間等のデータは採れますか。

#### 51【榊運輸・物流研究室】

はい。日報を取り寄せますので。着荷での手待ちが発生しているかとかも分かりますが。例えば、10時に来て降ろしてくださいと言われても、運転手が例えば7時に行って待っているというケースもありますので、手待ちが発生しているが、着荷主責任なのか、運行上の都合なのかっていうところを判断するのは、ちょっと難しいところです。

#### 52【荒牧座長】

実際にやられる方のデータの取り方や感覚みたいなものは公表できないでしょうから、何か経験値として残していかれた方が良いかもしれません。

他の着荷主さんで、3つは挙がっていますが、ここについてはもう単一着荷主だと思っただいですか。

#### 53【九州運輸局 事務局】

そうです。

#### 54【荒牧座長】

そうですか。分かりました。そのうちの1つ、複数ある着荷主の1つということではなくて、全荷物をそこで降ろされると。

#### 55【九州運輸局 事務局】

ここの場だけですけれども、宮崎のところとかは1 青果市場が挙がっていますが、実は何か所かあります。一応ここの部分を、ということで設定しているといった形で。

56【荒牧座長】

何かそういったデータを見てみたいですね。そういう事をちゃんと自覚してやったところと全然登録していないところでどういう差が出るものかということは、面白いデータになるかもしれない。

やっぱり意識の問題だって先程出てきていたから、発言の中に、そういうのは確かにそのとおりだろうと思いますので。貴重なご質問ご意見だと思いますが。

他にはありませんでしょうか。

57【鳥谷委員】

この、荷主勧告ですが、だいたい月に何回程度、そういった中で発生した回数というものはありますか。

58【九州運輸局 事務局】

決まった発生回数というものは、現在、まだございません。これが所謂、関係機関ということで、警察や労働局さんの方からのお知恵を基にという形になってきまして、まだ今のところ九州管内ではそういった事例に基づいた荷主勧告の部分の実施のところは今のところ事例はないという形になっております。

59【鳥谷委員】

ありがとうございました。

60【荒牧座長】

他にどうぞ。よろしいですか。

どうもありがとうございました。またこれから進みますので、皆さん方、業務をきちっとおやりになって、成果が上がることを期待していますのでよろしく願いをいたします。それでは引き続きまして、その他の項目になりますけれども、その他事務局、或いは運輸局の方から何かありましたらお願いします。

佐賀労働局からの説明

議題3 その他

参考資料3 働き方改革実行計画について

61【荒牧座長】

どうもありがとうございました。

今のご説明について、ご質問ご意見ありましたらお願いいたします。

## 62【田中委員】

この労働時間の問題ですが、なんとかトラック業界としてはこの5年間という措置は貰ったような気がしますけれども、現実的にはこれは我々を逆に苦しめるようなものではないかなと。トラックの運転手としての普通の事務職、普通の会社の人、全部一緒にしないとますますトラック業界に人が来なくなると。絶対その部分が後ろに出てくると思います。

仕事をする以上は、これは、5年間猶予が出来たから、なんとかやっていけるかなというように気が致しますけれども、どうも考え方によっては、悪法と言えば失礼ですけども、我々自身がトラック業界の首を絞めているのではないかなという気がします。

この考え方は経営者としておかしいかどうか分からないですけども、1つの考え方としてそういうところもあるのではと思います。

それから、別の話ですけども、運賃に関しては、いろいろ、中央の協議会で決まらなかったという話ですけども、やっぱり適正運賃、それから、下限運賃でも良いですけども、どこかやっぱりラインを引いてもらうような決め方をしてもらわないと、なかなか仕事の分担を分割して、いろんな単価を入れていくと思いますけれど、いろんなケースがあると思います。1次下請け、2次下請けとか、ずっと下まで流れて行ったらこのやり方どう出るかなという心配が1つあります。現実には例えば10万で走っているものを、積込みがいくら、降ろしがいくらとか決めていったら、運賃が逆に安くなってしまわないかと、今の価格は運賃だけですと、他の付帯業務は入っていませんということを本当に荷主さんが理解してくれば良いですが、それができないと、例えば10万円を分割してだけで、結局運賃は6万円ぐらいになりましたとそんな感じになってしまわないかという心配があります。

そのあたりは、今後トラック業界を考えていくうえでも、この働き方改革のこの5年間と言いますのは、本当に自分達の首を絞めるのではなからうかと、私は個人的にこのような考え方でありますが、そのあたりのお話をお願いしたいと思います。

## 63【小野教授】

ではちょっと解説も含めてということですが、今、厚労省の方から説明ありました。基本的には360時間全産業ですよってということです。特別の事情があれば、年間、細かい月別の要件はありますが、720時間まで良いですよというのが基本です。

ところが、先程委員が言いましたとおり、トラック業界は5年猶予します。さらに960時間ですよと言っております。じゃあこの960時間というのがどういう数字なのかということですが、私達の基本的な改善基準告示293時間、年間3516時間という、基本と比較すると、月間で約20時間減ります。所謂、293時間から270数時間に減るということです。これ、皆と同じように720時間で良いですよって言うと40時間減ります。改善基準告示で言

う 293 時間が 40 時間引くと 253 時間ぐらいにだいたい落ちてきます。これぐらいの数字、なかなかこれ厳しいですよ。293 時間が守れないのに 253 時間なんて有り得ないということ、で激変緩和措置ということで 960 時間になったわけです。ただ、これ経営側から見ると実は経営側でも困ったって言いましたけれど、経営側から見るとホッと面もあります。5 年猶予で、そして 960 時間ということですが、もっともだ、当然だ、激変緩和措置、その意見が一方 1 つありますが、一方本当にすでにもう気付かれているように、例えば他の業界から転職しようという潜在的な就労者がいます。ドライバーに来たいって。もう 1 つはですね、今の若い人達、高校生も含めてこれからトラック業界に行こうという将来的就労者です。こういう人達から見たら、どうだろう、業界では 960 時間でホッとてってとっておりますが、えっ、あそこだけ違うの、ブラックだよ、と、わざわざ自分達でレッテルを貼るようなものに繋がるのではないかと私は感じております。2 割長くて、2 割安いようなこの業界に人來ないのに、そんなことやっちゃったら、もう全く来ないと。さっきの有効求人倍率 2.6 なんて簡単、4 倍、5 倍になるかもしれない、本当にそんなような、わざわざそういうところに、そういうことを招きかねないような 1 つのルールでもあるので、一応こういうことが決まったとしても、業界を挙げて、少なくとも他の産業とすぐにでも、将来的には同じようにしなければならない。すぐにでも同じような条件となるような、労働時間の問題だけではなく賃金水準も含めて取り組んでおかないとこれもう取り返しができないような状況になるのではないかと私達も危惧しております。

#### 64【青柳委員】

さっき、労働局が言われましたように、5 ページ書いてあるように、やはり長時間労働をちゃんと労働局は分かっています。そういうことで、今回枠外から枠内に入ったということは我々としても一定の評価はしています。

所謂その、960 時間は休日を含まない。休日を入れるともっと増える。そうすると 3516 時間とほぼ変わりません、実態は。所謂、その 5 年後なので実際は 2019 年ですから、実質 7 年後くらいです。2020 年からしか動きませんので。それでも一般則の適用にはならないということです。そういったところで我々としてはやはり、この前産別の大会でも、ドライバーからは我々も同じ赤い血が流れていますと、何でこういう差別を我々受けなければならないのかってことが率直な意見として出ています。そういったところで一般則の適用を含めてこれから、お盆過ぎの労政審、或いは秋の臨時国会の中でもそういうことは我々としてはきちっと届けたいと思っています。また、100 万人分の署名を集め、我々としてはそういうことで対応したい。

#### 65【馬渡会長】

田中さんが言われたように従業員に一般の労働者の方と同じような形で例えば、4 週 8 休、

週休2日を与えながらも、今の賃金が低い部分を上げていくと、これ二律背反していますが、やっていかなければならない。そうじゃないと人が入ってこない。これも、誰が考えてもそっちが良いに決まっています。経営者としてそれをやりたいなという話になってきた場合に、じゃあ荷主勧告制度があるので国交省さんに頼るかという部分が1つあります。それから、厚労省さんも一生懸命協議会も含めてやっていただいている。突き詰めて話をしていくと、国交省さんも運輸業者さんに対してはですね、いろんな、勿論指導も支援もできます。けれども、荷主さんに勧告以外の事が罰則も含めてできるかと言うと、ちょっとそれは難しいです。それで、今度は労働局、監督署の方にも、なんとかなりませんかねというお話をすると、雇用契約を結んだ方には権限はありますよ、という風に言われるわけです。ところが残念ながら我々、荷主さんから日々指揮命令を受けますが、雇用契約にはないわけですから、監督署さんに全部頼るわけにはいかない。じゃあ、公正取引委員会さんがいるじゃないかという話で下請けいじめとかいろんな大きな枠の中ではやっていただけますが、個別の毎日毎日のことに関してはですね、なかなか是正をしていただいて勧告が出るという風な話になってこないものですから、もうちょっとやはり時間が7年要るのかどうかはちょっと別として、今すぐ720時間っていうのは荷主さんも含めて、お互いに守らないといけないよねという話がちゃんとインフラであれば、それはすぐそういう話で良いと思います。その辺の意識改革と言うか、荷主さんも我々も含めて大変だと、これも運ぶ人がいなくなったら大変だと、じゃあウーバーみたいに誰でも運べば良いかという話にはなりません。

そういうのも含めてお話をきちっとして、それを解決していく時間が少し必要かなということだという風に協会としては理解していますので、720時間が必要だという認識がないというわけではなくて、必要ですけど、実態を則して考えると、今みたいに厚労省さんでも国交省さんでも解決できない部分、それから公取さんでも解決できない部分というのが、なんとか政府全体でこういうことは皆守らないといけないよねという風な話にならないかなというのはこれからの議論だという風に思っておりますので、やはりちょっと時間が、7年かかるかどうかは分かりませんよ、2、3年で、早くしないと、先程座長が言われたように、そもそももう居なくなりますよねという話。時間との戦いだと思いますので、そこは運賃も含めてですね、早くやりたいと思いますので、運輸労連さんとか連合さん達と言われるような非人間的な扱いをしようという気で協会がいるわけではない。やりたいが現実を見ると、もうちょっといろんな話をする必要があるのかなという風に考えているということです。

## 66【荒牧座長】

多分、日本人が持っている美点、良いところが逆作用している。結局頼まれたらやっぱり

やっちゃう。どうやってでも。僕土木の連中を見ていたら本当にそう思う。もうそれをやったら倒れるでしょうというようなことを平気でやってしまいます。皆さん達の業界は、まだ、1年間ずっと働いておられるから大変と言えば大変ですけれども、建設業の連中って半年遊んでいるからね。だって発注がでないから、その間。所謂、公共的な予算制度がそうなっていますからって平気で県なんかは言うけど、直せば良いじゃないと言うわけです。1年間通年で平準的な発注をすれば良いじゃないかと言ったら、予算で決まっていますからとすからと言う。今、コンピューターが山ほどある時代に何でそんなことができないのかと思って。だけど彼らはやはりやります、それを。その時間内に。もうやめとけど、できませんでしたと言っておけと言いたくなるくらい、やっぱり生真面目さみたいなものがある、それに頼っているところがどうしてもあると思います。だって、考えたら労働時間、この間「電通」の話とか見ていたら、有り得ないような勤務時間じゃないですか。28時間とか、24時ではなくて28時とかを記録するような、そういう仕組み自体が考えられないから、本当にもう学生達に言ってやりたくなりますね。僕は教えることをやめましたけれど、そんなに働くなど、そのいざという時に、ただ、会社の社長さん達とも付き合っているけど、その人達は、先生半年間仕事ないですよというレベルの仕組み自体が間違っているというようなことも考えないといけないから、所謂仕組みのところと、そういう意識改革、両方がこううまくいかないと、何かうまくいかないだろうかと、労働組合さんが一生懸命に言ったって働き過ぎますよ、人は。あなた達の傘下の労働組合員だって平気で働きますよ。会社のために。そういう人達だよと、日本人は。だからきちっと両方が理解してやらないと、多分難しいだろうと思うけれど、これもうはっきりしているじゃないですか。この先程の4倍、5倍と言われていたけれど、すぐそうなりますよ。だってこれ1年間で0.何%ぼんっと上がっていますよ。今、グラフが1月、2月、3月、4月、5月、6月と書いてあるから、なだらかに増えているように見えるけれど、ぼんっと上がっていますからね。この1年で。建設業者もそう言っていましたので、もう絶対に人が集まらなくなるということを。しかも皆さんはプロの技を持っていないければならない人達ですよ。大型トラックの免許を持っている人ですよ。そういう人が居ますか、もう居ないですよ、という事をお互いに考えないという感じまで来ているなと感じます。

厚生労働省さんはどんどん締め付けて皆さんの意見を聞いてあげて、そのうえでちゃんと応じてあげないと、規則だけ決めましたから経営者だけいじめても、なんとかだけいじめても無理だっというような気がします。

我々も今、戦っているのはそういうところにいるという感じがします。10年前とはまるっきり違っていますから、もうそこに人が居なくなっている。なんで、どこに消えたのか。少子化と高齢化のあの団塊の世代がいなくなって、少子化になっていることがこんなに恐ろしいのかっていうのが、つくづく出てきているという風に思いますので。

#### 67【松尾委員】

ちょっと2回欠席しております、JAとして2点だけお尋ねをしたいと思います。

1点目は、トラック運送事業の協議会ですから、私達J Aは農畜産物の配送でお世話になっておりますけれども、全国の農畜産物の配送というものはどのくらいの割合があるものなのか。その配送の中で、それから、佐賀県でどのくらいの割合があるのか。3%なのか、10%なのか、分かりませんが、それが1点。

もう1点ですが、生産性向上国民運動とありますけれども、実は馬渡会長ともお話をしていました、農業はやはり大都会の市場へと持って行くトラック輸送を含めて、J Rも一緒ですけれども、都市近郊だったらほとんどコスト掛かりません。本当は佐賀から東京まで持って行くと言ったら、本当に高速で行ったら近いですが、なかなか乗れないということも含めて、今トラック協会さんである一定の高速の定額運賃の要請をするにしても、この中に、この働き方改革も一緒ですけれども、農水省がなかなか入っていないような気がします。国交省さんと厚労省さん中心で、農水省がどんな形でこの中に入っているのか、どんな仕事をやっているのか。私達側から言ったら各市場があって、その市場まで持って行く運賃、これはどうにかしなければならぬけれど、上がっていくことは間違いないです。逆に言ったら、農家のコスト増になるわけですよ。アマゾンみたいに小売りに転嫁できれば良いですが、なかなか市場に働きかけをしても、佐賀だけの1J Aで勝つわけがないし、そういう市場の管理とか、指導とか、或いは小売りのほうの転嫁とかいうことも含めて、農水省はどんな関わり方をやっているのか、1番いいのは、これ地方創生ですから、佐賀みたいに遠い所から大都会に持って行く運賃、高速料金を、定額1万円にしていただければ、はっきり言ってコストは下がるわけですから、当然運賃が上がっても、そんなことも含めてよろしかったら2点ですね。お尋ねしたいと思います。

#### 68【荒牧座長】

答えられる方、馬渡さん分かりますか。

農産物のだいたいの佐賀県の輸送割合みたいなものは。

#### 69【馬渡会長】

比率は、ぴったりは調べられないと思いますけれど、ざっくりだったら調べられると思います。

#### 70【松尾委員】

数%でしょう。全国で数%だと思います。農畜産物の輸送量はですね。

#### 71【小野教授】

一応、統計上、国交省でお持ちなのが、総流動というのと純流動と2つあって、毎年の農水産品についての輸送トン数割合と輸送トンキロ割合が分かりますが。またそれは県別でも展開できます。

もう2つ目はですね、規模的にこの協議会は厚労省さんと国交省さんの2つですが、当然のように荷主さんのサイドっていうのが居ないと、先程の勧告なんていうのは、改善したら改善をお勧めしているだけですが、効果ないです。そういう点でまさに、例えば、製造業であれば、経済産業省が入るケースがあります。協議会にたまたま構成員として製造業の場合だったら経産省入ってくださいと要請しているような協議会もありますし、それからJAさんと農産物の輸送が該当事業の場合には、農水省の方がそれにオブザーバーとして入るケースがあります。まさに荷主のその業種によって所管の行政が違いますので、県によってはその関連する所管の行政の省庁が入って行っていますということはあります。今回の場合には入っていらっしやらないケースです。

72【松尾委員】

我々が働きかけをしたとしても、トラック協会がしたとしても、農水省は高速料金については国交ですからと言われると思います。農水が働き方改革も含めて、先程の国民運動も含めてどういう関わり方をしているのか。私は農業団体ですから、農水がどんな役割を果たしているのかしてないのか、それを聞きたい。

それが2つ目の質問でした。

73【荒牧座長】

多分、今、こうやって単価が上がってくると動き出すでしょうけれど。

74【松尾委員】

転嫁できない。はっきり言って。小売りに。

75【荒牧委員】

だから、その時に、農水省がその事態を受けて一体どういう施策を取り得るのかですよ。

76【松尾委員】

ですからそこに、農水が入っていなかったら、例えば、トラック協会さんが手を挙げてくれれば大賛成ですけども、農畜産物の遠隔地については高速料金の一定化を行政に出せたら、うちも良いなあと拍手する。ところが農水がここに入っていない。高速道路関係は国交さんですから、ということで門前払いということになるものですから。

77【荒牧座長】

そのうち本当に農業が駄目になったら。

78【松尾委員】

そこは、もう、馬渡会長に。

79【荒牧座長】

馬渡さん、頑張らないといけない。

80【馬渡会長】

頑張っているつもりですが、今度、国交省さんでここにおられる方々は、基本的には旧運輸省の方々の話をするので、道路局の方が、建設省が、そういう話ですよ。さっき話した話と一緒に、今の話も、こう、ぐるぐるぐるぐる回って合併して、国土交通省になったからすんなり、良いでしょうという話をしても、運輸局、自動車交通局と道路局の方はまた考えが違くと、運輸局の中でも安全のところの方は考えが違うとかです、我々に計り知れない部分があるものですから。

81【荒牧座長】

東京の人達にとって、松尾さんが言われたみたいなことは理解できない、多分。

82【馬渡会長】

そうですよ。

83【荒牧座長】

自分達がそうして持って来るだろうみたいなつもりで、食料は無限にあると思ってあるので。

84【松尾委員】

苺がね。同じ苺でもね。

85【荒牧座長】

そうそう、理解できないと思いますよ。

86【松尾委員】

遠くから持ってこようと、近くから持ってこようと 300 円と。そういうことですよ。

87【馬渡委員】

松尾さん達にも J A さん達にも申し上げたのは、苺、さがほのかの話をしました。さがほのかを、一頃、横浜のスーパーやらどこでもさがほのかをいっぱい売っていましたが、ある時期を境にとちおとめに変った。それで、とちおとめは同じと言われる訳ですよ。我々は両方買くとさがほのかの方が美味しいじゃないかと言いますが、品種はとちおとめ

と一緒に、何の違いですかということやはり、運賃、向こうの方が納入単価が安い。農業のコストと一緒にしたら、運賃とかそういう横持ち費が高いからというお話だった。

結局そうやって差がでるものだから、我々がやはり労働時間を短めたいと思ったら、高速道路に乗っていきたいですねと。ただし、やはりそこで、運賃、高速の運賃を全部払わないといけないとなるとなかなか難しいですよ。やはり払ってくださいって言うしかないから、一緒にタッグを組んで農水省さんにもこういう地方格差がありますよということを理解していただきましょうよという話をやっとしておりますが、今度は農水省さんも、実際には中央協議会には出てきておられます。オブザーバーかもしれませんし、正式かどうかちょっと分かりませんが、確かに出てきておられて、全農さんも、これはオブザーバーでした。オブザーバーで出てきておられるので、お話は一応聞いておられる。けども、実際にそれが、農水省さんが道路局に働きかけていただけるのかどうかはちょっと我々も分かりません。

## 88【荒牧座長】

もう、強力な団体になって、安倍さんを使って、もう村度どころの騒ぎじゃないって言うような、何かというような話になってきて、その昔民主党がやってみたいに、高速道路料金をタダにするという政策、だってもう協力費を無料にするっていう時代になっています。それこそ、何がポイントかってことがだんだん分かってきて、大学の授業料まで無料にしてくれるかもしれない。何故かということ、この間私立の短期大学の会議に自民党の議員さんが山ほど来た。何を狙っているかということ、結局、授業料免除するっていう政策をするから応援してくれということですよ。

今どこに世論が動いているのか、そうすると大学、所謂子育て世代の人達をきちっと守らないと日本が減ぶとなった時に、大学の授業料があまりに高すぎるから、国立で55、6万ですよ、私立なんかもう100万超えているじゃないですか。そういうところで子供産まないよねということになったら、そこにいくだろうと小泉進次郎が動き出した途端に、皆動き出すわけですよ。だからそういう点で言うと、働き方改革でここが首を絞めるとトラック協会が、トラック業界が首絞める。即ち、日本が、物が動かなくなるという直感になったら来ると思いますが、まだその感覚はない、皆さんは。

建設業はあると思います。外国人労働者を山のように入れてきますから。労働組合とはちょっと違うかもしれないけれど、そういうような道を探ろうとしています。

今度5年になったでしょう。研修制度が3年から5年になった、あれはもうそのうち10年になりますよ。そうしたら労働者の大部分が、建設労働者の大部分は外国人労働者になるということもう目に見えています。だからそういう一番大きな転機に今、我々はいるといいうことを理解していない。いると思います。

皆さん達のところはもっとレベルが高いから、大型トラックの運転手、トラックの運転手というのは、法規的な問題とか大変ですよ。だからそういう点で言うと、そう簡単にはいかない。けどその首を絞めてくるという時代になる。建設業はあきらめムードですよ。逆

に言うと、外国人労働者でオッケーですから、組合の人達が皆さん言われる。組合の人達ではない、経営者の人達。中小企業の下請けの企業の人達が、いつでも外国人労働者でいけると。そして、女性の外国人労働者をとび職にするなどと言って、この前啖呵を切った方がいましたけれども。そういう時代にきているという感じがしますね。

だから、同じようなことを、トラック業界と建設業とお医者さんもそうですか、大変なのは。だからそこら辺のことはこう、きちんとやらないといけないと政府は認識したところまではきていると思いますから、先程紹介していただいたように、安倍さんの口から先程のパイロット事業の話が出たというくらいだから、理解は進んでいるでしょう。

89【松尾委員】

もし次回データがありましたら。

90【荒牧座長】

是非お願いします。調べておいていただいて、分かりますか。

91【九州運輸局 家邊部長】

うちの方でデータを持っているかも含めて、ちょっと把握しておりませんので。

92【荒牧座長】

お願いいたします。

93【九州運輸局 家邊部長】

出せるかどうかも含めて、検討致しますので。あと先程から話がありましたけれども、農政局さんにつきましては、熊本に本局がございまして、これまであまりお付き合いがなかったですが、昨年度、農政局さんの方のうちの方からお願いに行ってですね、協議会にも出ていただけないかとお願いさせていただいて、熊本の協議会や、先生が言われたとおり、今年度はその他の、長崎と宮崎、鹿児島、鹿兒島の4県の協議会にオブザーバーで出ていただいているようにしております。と言うのは、パイロット事業において、来ていただくということは、参考資料の2-2を見ていただければ、ありがたいですが、3県においては、輸送の物が農産品だったというのもありまして、本年度はこちらに出ていただけないでしょうかという形でお問い合わせいただいた関係で、ちょっと佐賀の本協議会にはご参加いただけていないところですが、本日の話もありましたので、少し農政局さんの方にもお話しさせていただきたいと思っております。

94【荒牧座長】

どうもありがとうございました。

委員の皆さんから発言ありませんでしょうか。もうちょっと時間が、ごめんなさい過ぎてしまいましたが。

よろしいですか。他にその他で事務局の方からのご提案は、ありましたらお願いいたします。

95【九州運輸局 事務局】

1件お願いがございます。次回以降の協議会につきましては、27年から始まって、3年目に入りました中、労働時間改善のために具体的に取り組んでいる内容がありましたら、是非お話を聞かせていただければという風に思っておりますので、こういった情報を次回までにまたお聞かせをお願いいたしたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

96【荒牧座長】

特に業界の方、それから組合の方、両方とも何か、お尋ねになれば良い事例が出てくると思いますので。

他に委員の方からは、ご発言はありませんか。最後に小野先生何か感想がありましたら、お願いします。今後の方向性でも。

97【小野教授】

頑張りましょう。

98【荒牧座長】

頑張りましょう。緊張感だけは出てきたと思いますが、成果になかなか結びつかないということがあれば、いつまで係留しているのか、と怒られそうですので、成果が挙がるようにまたお互い頑張っていきたいと思いますが。

では、事務局にお返しします。