

第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善愛媛県地方協議会 議 事 録

1. 日時

平成28年3月7日（月）10:00～11:30

2. 場所

愛媛県トラック協会 2階会議室

3. 出席者

東瀨	則之	松山大学 経営学部教授
塩崎	桂（御欠席）	愛媛県商工会連合会 事務局長
木戸	栄次	住友化学株式会社愛媛工場 業務部（物流）兼物流部統括チームリーダー
竹村	靖	全国農業協同組合連合会 愛媛県本部 県副本部長
（代理）川崎	広範	全国農業協同組合連合会 愛媛県本部 管理部企画課長
添田	裕丈	ダイオーロジスティクス株式会社 取締役
一宮	貢三（御欠席）	一般社団法人愛媛県トラック協会 会長
岡田	秀人	一般社団法人愛媛県トラック協会 専務理事
西川	武	有限会社西川運送 代表取締役会長
和田	祥孝	宇和島自動車運送株式会社 代表取締役社長
黒川	由紀也	株式会社あじふく 代表取締役社長
矢野	正樹	南流勢運輸株式会社 代表取締役社長
小山	真一	愛媛県交通運輸産業労働組合 議長
深井	寛	愛媛県交通運輸産業労働組合 副議長
天野	敬	厚生労働省愛媛労働局長
瀬部	充一	国土交通省四国運輸局長
（代理）吉田	耕一郎	国土交通省四国運輸局次長
一宮	軌善	国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局長

4. 議事

開会の挨拶（事務局）

省略

（東淵座長）

それでは議事に入らせていただきますが、その前に本日の議事の進め方につきまして次のとおりと致しますので、あらかじめご留意願います。

議題1のトラック輸送状況の実態調査結果について愛媛労働局より説明を行います。続いて、議題2のパイロット事業、議題3の生産性向上のための補正予算について愛媛運輸支局から続いてご説明を頂いたあと、各委員からご意見を賜ります。その後、議題4のその他については、トラック協会より説明を行い、意見交換を行いたいと思います。

それでは議事に入ります。

まず、議題1「トラック輸送状況の実態調査結果について、愛媛労働局よりご説明をお願い致します。

議題1：愛媛労働局説明

省略

（東淵座長）

ありがとうございました。

それでは、議題2「パイロット事業」及び議題3の「生産性向上のための補正予算」について、愛媛運輸支局から説明をお願い致します。

議題2及び技第3：愛媛運輸支局説明

省略

（東淵座長）

ありがとうございました。

それでは、議題1から3について、ご意見等のご発言をお願いしたいと思います。なお、来年度より実施するパイロット事業にあたって地域の特性を考慮した輸送品目・事業規模等の候補選定の方向性についてもご意見頂ければと思います。それではよろしく願い致します。

議題1から3まで、これまでご説明頂いた内容に関しまして、ご質問、ご意見等を賜りたいと思います。どうかよろしく願い致します。運送業者の方々におかれましてはこの実態調査で肌感覚と整合性がありますでしょうか。

(西川委員)

どうしても時間を縮めるのも限界があります。愛媛県は農林水産、機械も含めて全国配送をしている中では、いろいろなことが壁になり、それを乗り越えるということは限界があるのではないかと肌を感じています。そして、最も心配しているのは、やはりドライバー不足が目前に見えているということです。これは、どの事業者の方も感じていると思います。大手の事業者で、10人辞めて1人しか入らないという話も頻繁に聞くようになりました。これをどのように乗り越えていくか。ドライバーは免許を持った限られた人しか出来ません。

それと、若者の運転に対する興味が薄れつつある現状が見え隠れするのが今の実態であると思います。

(岡田委員)

実態調査はトラック協会の役員の会社をお願いして、35社全社から出てきましたが、結果が良すぎており、実態はもっと悪いだらうと思います。

そして最も驚いたのは、乗務員の年齢構成です。5人に1人が40歳未満、逆にいうと5人に4人が40歳以上であり、先がかなり厳しいという印象があります。その中でも、愛媛県の場合は、60歳以上のドライバーが約12%もいました。まもなく運転を辞められるこの世代の方の補充はおそらく出来ないだらうという危機感を持っています。

業界として、今後はいかにして運送業界に目を向けてもらえるのかを検討しなければならないと思っています。

(東淵座長)

どうもありがとうございます。結果が実態より良すぎるのではないかとの意見ですが、小山委員、深井委員、そのあたりはいかがでしょうか。

(小山委員)

今言われているとおり、長距離になると、人手が足りません。これは、原点の問題です。最近、おもしろい事例があり、ある程度の年齢の者にトラックへ乗務させると、「なぜペダルが3つもあるのか」という発言がありました。最近の人は、ペダルが3つある意味がわかっていない人が大半です。国が自動車売るためにノークラ(AT)を主流にした部分が原因の一つであると思います。やはり、その辺りから変えていかないとイケません。40代以下の人はほとんどがノークラの免許しか持っていません。今後は、高校生の新卒者を採用するためにミッションの免許を取らせるよう教育、要請していかなければこの産業は成り立たないと考えます。一般の企業で平均年齢が45歳以上の場合は、本来は企業として成り立つはずがありません。運送事業の経営状況、現場状況は悲惨な現状があります。

(深井委員)

同じく、私の会社も平均年齢46歳という数字が出てきており、毎年上がっています。愕然とする数字です。昨年からは、高卒者の採用を始めました。本当は、新免許制度により、4トン車やウイング車に乗せて十分に活躍をさせてやりたいですが、出来ていません。若者は稼ぎたいと言って就職しますが、いざ入社すると、先輩の横で指をくわえて見るだけです。そのため、仕方なく小さな1トン車を購入して乗せています。現状は、若者の力を活かそうとする国の施策と、労働者のニーズが大きく乖離しています。

そして先ほども出ましたように、ペダルが3つあるというのは同じ問題で、「なぜオートマではないのか。」という話があり、当社もオートマ車を今後入れていかざるを得ないと考えています。併せて、女性を雇用していくという部分に関しても、車両のオートマ化は必然であろうと思います。今後は、ドライバーをどのようにして集めていくのかが大きな課題であると考えています。

(東淵座長)

荷主事業者のみなさまは、いかがでしょうか。日々ご覧になられている中で感じていることがありましたらお願いします。

(添田委員)

荷役に関する手待ち時間が長時間労働の大きな原因になっていると思います。荷主の立場として、積み込みをする環境を整えるということは重要なことであると考えています。調査結果を見ると、着荷主側の時間指定の有無は手待ち時間の長期化と因果関係がないという結果が出ていますが、着荷主側に都合良く時間指定をされている立場としては、実際には時間指定が労働時間の長期化の足かせになっていると考えています。

(東淵座長)

愛媛県は農産品の物流が重要であると思いますが、そのような業務をされている中で、先ほど指摘を頂きました点について何かありましたらお願いします。

(川崎委員)

アンケートの手待ち時間の輸送品類別の農水産品について、調査結果以上にトラックは選果場で待っていると個人的には感じています。それに関しては、アンケートを取った時期が愛媛県の主要な農産品である柑橘の繁忙期ではなかったことが現状と乖離している原因であると考えられます。ただし、当社が直接選果場を運営しているわけではありませんので、実際のところは分かりかねます。

また、全農もグループ会社に運送会社がありますが、そこでもドライバー不足が課題として上がっています。実際に求人を出してもなかなか応募がないという現状があり、業界

として共通した悩みであると思っています。

その中で、パイロット事業については、重要であると思います。

(東淵座長)

どうもありがとうございました。ただいま3社から今回の調査結果についてご意見を賜りましたが、やはり高齢化やドライバー不足というのが非常に深刻であり、今回の調査結果は、調査時期や調査対象者等の問題もあるため、実態はもう少し厳しいのではないかと思います。そういうことを踏まえまして、今回のパイロット事業を行っていくこととなりますが、資料3にあります、今回のパイロット事業の着眼点につきまして、とりわけ長時間労働の原因を考えるためのポイントとしまして、「運転時間」「手待ち時間」「荷役作業時間」が挙げられています。そして、それらを解決するための着眼点として、それぞれ具体例が挙げられています。このようなことを仮説として、実際に改善に取り組んで検証していこうということであるかと思っています。資料3につきまして、お気づきの点がございましたらご指摘を頂ければと思います。

(黒川委員)

パイロット事業を実施する際の着眼点の中にある<運転時間>①について、リレー輸送をやっていますが、リレー輸送はいろいろと問題があります。

九州から東京に行くまでに2箇所の中継基地を設けていますが、ドライバーが荷姿をわからない状態で運送をしているため、ドライバーとしては非常に難しく、なかなか浸透しない状況です。

そして、根本的な問題は運賃です。運賃料金が自由化になってから、低運賃化が進み、ドライバーに対する賃金も低下しています。そのような実態も考慮して頂き、国土交通省で最低限の賃金を収受出来るような状況を作ることが一番の近道であると思います。そしてその上に、荷役作業などの料金を上乘せするような制度を作って頂きますと、ドライバーの賃金上昇にも繋がるという気がします。

(東淵座長)

どうもありがとうございました。運賃のところが根本の問題ではないかということと、荷役作業に対する付加的な料金の支払いという点のご指摘であったかと思っています。

(和田委員)

資料4の「3. 原価計算の在り方の調査・検討」について、実際にしっかりと利潤を取っていない現実があります。元請けがあつて下請けがあり、下請けまでなら良いが、その下やまだその下もいるとなつてきますと、どこまでが本当の運賃なのかということになります。そういった事業者が運んでいるということが根本的に間違っていると思います。

そして、「4. ITの活用可能性に係る調査」のETC2.0に関して、これを全車両で導入するとすれば、どこが管理すべきであるかを考えると、国が管理すればすべてうまくいくのではないかと思います。どこでどのような手待ちがあるのか、どういった作業があるのか、実際に国で見て頂けたら実態がはっきり分かるのではないのでしょうか。やはり、元請け、下請け、孫請け、その先までずっと調べるのが正しい道だと思います。

また、先ほど川崎委員がおっしゃっていたように、JA えひめ物流はしっかりしています。運ぶ個数をきっちりと決めているため、あとは各選果場の責任者が管理出来るかどうかにかかってくると思います。

加えまして、拘束時間の考え方を変えていかなければならないと思います。決められた数字を正してもらわなければしっかりと運べないのではないかと考えます。

最後に、四国と本州を結ぶ3本の橋も有料道路程度にして頂けると、九州や四国の事業者は助かると思います。ETC2.0を普及させるのであれば、料金の面も考えて頂きたいです。

(東淵座長)

長時間労働の原因を考えるポイントとパイロット事業を実施するにあたっての着眼点に関しては特に問題がないということで良いのでしょうか。

(和田委員)

はい。やはり補正予算事業の3番(原価計算の在り方)を第一に考慮してもらいたいです。我々も元請けや下請けをやっていますが、全員が作業内容で原価が合うかどうかを判断出来ないと、言われっぱなしの運賃料金となってしまいます。

(木戸委員)

パイロット事業の着眼点のところを見れば、高速道路の利用が進まないのは、運賃が適切に収受出来ていない影響が大きいと思われるため、高速道路通行料金の在り方を検討すべきであると考えます。

(和田委員)

淡路島を経由する場合、橋を渡る時だけ高速道路を利用し、島内を走行する際は下道を通っている現状があります。

(黒川委員)

運賃を適切に収受出来ればそういったこともないと思います。ここまで運賃が下がったのは、運送事業者にも責任はありますが、平成2年に最低運賃が廃止された影響もあると思います。運賃の低下は交通事故等いろいろなことに繋がるため、そこが改善されなければこの問題は解決しないと考えます。

(木戸委員)

今の話で誤解のないように言っておきますと、私は運賃の自由化が悪いと言っているわけではなく、高速道路料金が高いのが悪いと申しあげましたことを加えさせていただきます。

(小山委員)

先ほどからの話のとおりで、3つの橋の料金は割高です。以前は高速道路やフェリーの利用料金は別でもらっていました。しかし、それが過当競争により次第になくなっていきました。

また、現在は時間指定が当たり前になりましたが、時間を指定するということはそれにもコストがかかるということであるため、そこを理解してもらえなければ運送事業を継続することは難しいです。生産者側はコストが増えた分、単価を上げて販売をしてもらうと利益は確保出来ると思います。

改善基準告示を守れば、1日で行けるのは、南予からは大阪まで、中予からは中部までであり、関東には行けません。しかし、生活するためには行かなければなりません。

また、個人的に気になっているのは共同化です。統合化されていないのは運輸業だけです。他の企業は統合化が進んでいます。その部分については、四国の地域で検討をしていかなければならないと思います。ただ、共同化をすることにより、同業者間の争いがなくなっていくと思います。すると、失業率が増えてきます。そういうところも踏まえて、この問題の根本的な解決策があるのであれば、ものさしづくりをしてもらいたいです。

(深井委員)

拘束時間のうち、運転時間については、短縮する方法はあまりないと思いますが、手待ち時間や荷役作業の時間については、何らかの方法はあると考えます。ただ、発荷主というよりは着荷主の問題が大きいように思いますので、着荷主の意見を聞きながら議論を進めて行けば良いのではないのでしょうか。

(東淵座長)

どうもありがとうございました。来年度より実施します、パイロット事業についての輸送品目や事業規模等の候補選定の方向性について、愛媛県の場合は農産品が一つのテーマになると考えられますが、そのあたりで意見等はありませんでしょうか。

(委員)

ありません。

(東淵座長)

それではどうもありがとうございました。各委員のみなさまから頂きましたご意見を踏

まえまして、来年度から実施予定のパイロット事業の具体的な候補の選定は事務局で行って頂ければと思いますが、異議はございませんでしょうか。

(委員)

異議ありません。

(東淵座長)

それでは具体的な候補の選定は事務局にご一任させて頂くということにさせて頂ければと思います。続きまして、議題4「その他」につきまして、トラック協会よりご説明をお願い致します。

議題4：トラック協会説明

省略

(東淵座長)

ありがとうございました。議題の説明も一通り終わりましたので、すべての議題についてご意見がありましたらお願い出来ればと思います。いかがでしょうか。

(西川委員)

フェリー乗船時間がすべて休息期間として取り扱われるようになったことは非常にありがたいですが、乗船時にタコグラフが少し動くことも運転をしたと見なされるのは厳しいため、その部分についても検討をして欲しいと思います。乗船待ちの時間は作業をしているわけでも運転をしているわけでもないため、少し柔軟に考えて頂きたいです。フェリー乗船時はだいたい1時間、最低でも30分前には乗り場に到着しているため、そこから下船時まで、もしくは下船したフェリー乗り場の駐車場で休憩をしている時間までを休息期間として取り扱って欲しいという希望があります。労働組合の方はフェリー乗り場での乗船手続きも労働であるとおっしゃるかもしれませんが、ミリ単位で言われると事業者側は身動きを取れなくなってしまいますので、協議会の中で問題提起をしていきたいと思っています。

(天野労働局長)

昨年通達が改正されるにあたって、いろいろな意見を聞き、また、実態を調査した上で改正されておりますので、いろいろな意見があると思います。先ほどおっしゃったような意見をお持ちの方もいると思いますし、逆に労働者保護の観点での意見をお持ちの方もいらっしゃると思います。そのようにいろいろな意見があると思いますので、そのような意見を中央に上げていけば良いのではないのでしょうか。

(和田委員)

中央で出た意見を地方まで落として頂かないと、どのような意見が出たのかが分かりません。また、中央で先に協議会をされますと、地方の意見がまったく反映されずに議論が進んでいくこととなります。

私の一つ申し上げたいのは、拘束時間の考え方を検討して欲しいということです。年間の拘束時間を守ることは可能ですが、何があるか分からない状況の中で、月単位や日単位で決められることは厳しいと感じています。

(小山委員)

昔は2マン運行でしたが、コスト削減のため、1マン運行になっていきました。その状況の中で法令を遵守するために、フェリーや高速道路を利用しなければならなくなっています。自社はいまだに2マン運行が残っていますが、コストを考えると継続は困難です。2マン運行が出来ない運賃の中で、今までコスト削減に向けて知恵を絞ってきましたが、これ以上は無理です。

最近はその解決策として鉄道を利用する方法が挙がっていますが、JRを利用すると、リードタイムが伸びるため、鮮度が持ちません。

今度は生産者側が知恵を出して欲しいと思います。

(矢野委員)

荷主側の方にお伺いしたいのですが、荷主の方は下請け状況をご存じでしょうか。事業者は下位から順番に倒産していきます。そういうところから車両がなくなっていき、輸送能力が減っていく現実をお調べ頂いた方が良いと思います。

(添田委員)

われわれは下請け状況を確認したことはありませんが、荷物の破損事故に関する統計は独自に取っています。当社に関して申し上げますと、1次請けとそれ以外では、それ以外の方がやや事故が多かったのですが、ほとんど同じ数字でした。そして、新人よりもベテランの事故が多いという結果が出ました。

今後は、下請け状況にも注視して行きたいと思います。

(東淵座長)

どうもありがとうございました。以上で、本日予定されていた議題はすべて終了致しました。マイクを事務局にお返しいたします。

5. 閉会挨拶

閉会の挨拶（事務局）

省略

以上