

第1回香川県トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会
議事録

1. 日時

平成27年7月30日(木) 10時00分～12時00分

2. 場所

香川県トラック協会安全研修センター3階

3. 出席者

宍戸 栄徳	香川大学 名誉教授
公受 弘充	四国経済連合会 常務理事
山田 哲也 (ご欠席)	香川県商工会議所連合会 専務理事
田中 賢二	大倉工業株式会社 合成樹脂事業部事業支援部業務グループ次長
真鍋 宣訓 (ご欠席)	四国化成工業株式会社 建材事業物流購買部長
梅原 康利	テーブルマーク株式会社 物流部長
楠木 寿嗣	一般社団法人香川県トラック協会 会長
宮田 智喜	日本通運株式会社 四国支店 部長
田中 正治	三豊運送株式会社 代表取締役
塩田 学	林田物流株式会社 代表取締役
白井 聡	琴平急配株式会社 代表取締役
藪下 壽博	全日本運輸産業労働組合連合会 香川県協議会議長
中村 英介	日本労働組合総連合会香川県連合会 労働組合委員長
藤永 芳樹	香川労働局長
瀬部 充一	四国運輸局長
石垣 融二	香川運輸支局長

4. 開会挨拶

事務局より開会の挨拶（省略）

【藤永労働局長】

香川労働局の藤永と申します。よろしくお願いいたします。本日は大変お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。この協議会は、名前のとおり「取引環境・労働時間改善」の2つの事項がテーマでございます。そういったことから業界を所管している運輸局と労働条件を所管している労働局、それから香川県トラック協会の3者で事務局を務めさせていただいております。

こういった場を設けさせていただくことになった背景としましては、現在開会中である第189回通常国会に提出されている労働基準法の一部を改正する法律案、今朝の報道でこの国会ではきびしいという報道がありましたが、継続審議ということで次の臨時国会で成立する予定です。この法律案の中に現在は猶予されていますが月60時間を超える時間外労働に対する中小企業の割増率、現在は25%ということで据え置かれていますが、それを平成31年4月から猶予処置を廃止して、今の大企業と同じ50%にするという内容が盛り込まれています。

今は平成27年度であり、まだまだ時間があるように見えますが、このトラック輸送業界、荷主あるいはサービスにおける顧客の影響が非常に大きく、なかなか業界内部だけで簡単に舵を切って物事を決めていくことにはいかない業界であろうかと思えます。

そういった意味で、厚生労働省と国土交通省、荷主の皆様方・運送業者の皆様方、有識者としての学識経験者によって構成された協議会で、香川県における具体的な労働時間の実態をとらえて、その抑制と定着を図っていくということになっています。4年かけて実証・実態調査・実証実験等に取り組んで成果を得ていこうというものです。

また、昨年の国会で過労死等防止対策推進法が成立しており、それに基づきまして「過労死等の防止のための対策に関する大綱」が先日報道されていましたが、閣議決定されたところです。

全国データで見ると、労災保険で長時間労働を原因とする心臓疾患、いわゆる過労死として認定される件数は年間およそ300件です。その内約3分の1の方が自動車運転者という実態です。年齢構成等が違うので業種間単純比較はできませんが、3分の1近くの方が長時間労働を起因とする労災疾患で亡くなっているということはデータとして重いのではないかと。こういったこともあるのかもしれないし、雇用データで見ても職業として自動車運転手を選ぶ人が少ないという状況も見受けられます。

そういった意味で将来に向けて人材確保という観点も大きいテーマと考えています。こういった厳しい環境にあるわけですが、物流が止まるということは経済活動が止まるということですので、そんなことがあってはならないわけなので、そういった意味で取引環境を整えながらトラックの運転者が長時間労働に陥ることがなく業界として維持・発展していける環境整備を図ることが重要になってきます。

ぜひこの協議会で、長丁場にはなりますが、最終的には具体的な香川県としての改善策が得られることをぜひお願いします。簡単ではございますが、あいさつとさせていただきます。どうかよろしく申し上げます。

【瀬部運輸局長】

四国運輸局長の瀬部でございます。本日はお忙しい中、また大変暑い中、委員の皆様方にご参集いただきましてまことにありがとうございます。ご存じのとおりトラック輸送は物流の9割を担う経済の屋台骨であり、人々のライフラインを支える重要な役割も担っています。

トラック業界は長引く不況や競争の激化、また軽油の価格の高止まり等により依然として大変厳しい経営環境の中にあります。その中でトラック輸送は荷主さんとの適正取引、長時間労働等が常々課題となっています。

これらはトラック事業者のみの努力で改善することは非常に困難でございますので、先日東京のほうでこれの全体の会議である「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」が立ち上がって全体的な議論が開始されております。

一方、この地方協議会では香川県の実情を踏まえた議論を行って新規のトラック運送事業者さん、荷主さん、行政等が、関係者が一体となって取引の環境の改善および長時間労働の抑制のための具体的な環境整備をぜひとも目指して行きたいということで皆様にお集まりいただいております。

今のトラック業界は若い人たちから見るとなかなか魅力ある産業として映っていないようでございますので、私どものトラック業界の採用も非常に苦勞されていると聞いております。このまま行けば長距離トラックを中心にドライバー不足が深刻となると日本の経済の発展を妨げる恐れがございます。

トラック運転手の働き方を変えて業界の経営確保、変革していくため、この4年間、本当に実効性があり中身のある対策を進めて、具体的な成果を出して行きたいと思っておりますので、皆様方のご協力をよろしくお願いしたいと思います。

四国運輸局としては本協議会の成果や各施策を展開し、香川労働局等の関係者との連携、香川県トラック協会のご協力を賜りながら、トラック産業の活性化に取り組んで参る所存でございます。本日はよろしくお願ひ申し上げます。

5. 資料説明等

- ・資料1を香川運輸支局より説明（省略）
- ・座長に香川大学の宍戸名誉教授を選出
- ・資料2を香川労働局より説明（省略）
- ・資料3を香川運輸支局より説明（省略）

6. 質疑・意見交換

【藪下委員】

現在、5割増しが適用されるトラック運送事業者が香川県にはあるのか。

【田中正委員】

ほとんどが中小ばかりで、資本金3億円以上社員300名以上の四国に本社のある物流会社はない。

・高速道路料金に関する話

【田中正委員】

当社は長時間労働を少なくするために高速道路を使用している。高速料金の割引があまりにも複雑すぎて、以前は深夜が50%引だったのが、今は30%引きになっていて、その適用を受けるため高速道路上で時間調整していることがドライバーにとって負担になっている。調節のためにサービスエリアに入っても、祭日・夏休み等ではトラックの停車スペースに乗用車が停まっていたりしてトラックがなかなか休憩できないという実態がある。昼間だろうと深夜だろうと一律の割引を。営業用のトラックに対しては全て半額に。NEXCOの問題ではあるが、複雑な割引体系をもっと簡単にしてもらえれば、中小の企業もどんどん高速道路を使用して時間短縮に結びつくと思う。

【藪下委員】

四国とよそで何が違うかという、一番に出てくるのはどうしても本四連絡橋の金額。

【田中正委員】

四国の業者は売り上げにしめるフェリー、道路代が10%を超えるのに対し本土の事業者は3、4%。本土の荷主に航走料を支払うという考えはない。

・荷物の積み込み時間に関する話

【田中正委員】

瀬戸大橋が開通して25年以上になるが、当社の特積みの場合、瀬戸大橋が付く前でも付いた後でも大阪便は3日間かかっており、橋のメリットが活かされていない。

19時～21時に荷物を積んで大阪に行って翌朝に荷物を下ろす。次の荷物が出てくるのがまた、19時～21時で翌朝帰ってくる。午前中に荷物が積めれば、夕方には帰ってゆっくり寝られるが、午前中に荷物を出してもらえないということはない。

我々は発荷主から運賃を貰っていることから、発荷主とは手待ち時間・労働時間等の話し合いができるが、着荷主とはできない。

発荷主から見ると着荷主はお得意先なので意見できず、着荷主の荷受けの実態をほとんど知らない。

【公受委員】

着荷主の都合に、間に合うような形で荷を送ることはできないのか？

【田中正委員】

着荷主は買う側なので力関係が強く、発荷主があまり意見を言えない。

【楠木委員】

基本的には荷物は朝一番に下ろすのが原則。夜出発したら翌朝着いて、仮眠して、午前中に荷物を下ろす。下ろした後に向こうで、夕方に荷物を積んで帰る。

【田中正委員】

あまり急いでない荷物でも、特積みなどは全部朝一に持ってこいと言われることもある。8時か9時か、10時までには持ってこいと。限られた車両で配達をするので、前半と後半に作業をして真ん中がぼっかり空く。もう少し荷受けの時間帯にゆとりがあるよう、出荷の時間にゆとりを持ってしてほしい。昼一くらいに帰りの荷物を出してほしいが、荷物が出てくるのは夕方。

【楠木委員】

積み込み時間が午後になるのなら、翌々日着にしてもらえるといい。それなら午前中に荷物を積みに行ける。夕方に積んで翌日着は厳しい。翌々日着にもらっていると、翌日午前中に荷物を積みに行くことができる。ただ荷主はそれでは遅いと言うが、これができれば労働改善はできる。

【田中正委員】

荷主に要望を出すと仕事を切られる可能性がある。

【藪下委員】

日用品を運ぶ場合、夜通し走っても荷下ろし場所で10台20台すでに待っており、待たされる。

【梅原委員】

行くときの荷主と帰ってくるときの荷主が全く別の場合、積み込む場所までの移動が必要。着いた先での待ち時間も長くなる。着荷主に対して話はするが実際に改善されるかどうかは難しいのが現状。

法律に基づいてトラック輸送を行いたいと思いはあるが、それに至らない部分はある。

【田中賢委員】

我々にとっても、お客さんからの要求が昔に比べて高くなってきている。エリア毎に分けられており「このエリアは翌日着くだろう」ということになると、厳しいエリアは中一でお願いするが、「翌日着けて下さい。他はやってくれるよ。」という話が出るので、我々の要望だけでお客さんが受け入れてくれないことがある。

・改善基準の話

【田中正委員】

休憩時間と手待ち時間と拘束時間の定義が難しい。

徳島の営業所から小倉に向けて、フェリーに16時間乗船している。その中で労働時間なのか休憩時間なのかは、お互い話し合いをしながら決めている。「16時間の内の何時間分は賃金払いますよ」と。

沖縄に行くとき乗船時間が24時間かかる。その間もドライバーは拘束されている。

【塩田委員】

基本的には労働時間と拘束時間は、私どもは同じ扱いになっている。労働はしていないけれど拘束はしているのでそれに対する対価は支払いますという考え方。拘束時間は実際の労働をしている時間かというとしていない時間がたくさんある。長時間労働と言われるが、労働時間の中に拘束時間が含まれるので、拘束時間は100%労働をしていない時間がずいぶん含まれる。賃金に関しては拘束時間として対価を支払うけれど、拘束時間は労働時間じゃないから、労働時間としては認めない、差し引くという形にしてもらえれば長時間労働は我々の業界から軽くなると思う。宿直と同じ。

【片山監督課長】

拘束時間は始業時間から終業時間までの労働時間と休憩時間を含まれている。例えば、8時から17時までで途中で1時間の休憩時間があっても、拘束時間は8時から17時までの9時間になる。労働時間は、時間外労働も含め実際に労働をしていた時間。

【宍戸座長】

例えば、4時間で目的地に着いて、待ち時間が5時間あって、また4時間かけて戻ってきた場合は労働時間と拘束時間等考えで分類するとどうなるのか？

【片山監督課長】

手待ち時間も労働時間に含まれる。13時間の労働時間になる。ただし、途中で車を停めて完全に休憩したならば、休憩時間は労働時間ではないとできるが、拘束時間には含まれる。

【塩田委員】

拘束時間と労働時間の区別がしにくい状態になっている。拘束している時間に対しては対価を払うべきだが、実際に労働が発生していない時間に対しても労働時間として組み入れてしまうと長時間労働というのはいつまで経ってもなくなる。待ち時間に関しても対価は払わなければならない。

【田中正委員】

待ち時間は荷主から運賃としてもらえない。

フェリーに乗っている16時間という時間は運転しないので何をやってもいい時間だが、船に乗っていることで制約がある。その時間に対してある程度賃金を払わないといけない。賃金が少なくなったのでは長距離運行のメリットが消え、下道走った方がいいというふうになる。

【片山監督課長】

運転手は、改善基準において拘束時間で規制をかけている。

休憩時間と休息期間というものがある。休憩時間は拘束時間に含まれる。改善基準上では、8時間完全にフリーの時間があれば、それは休息期間としてカウントされる。

【塩田委員】

拘束時間に対する対価と、労働時間の実態を分けて考えていただく必要がある。フェリーに乗っている時間は拘束時間であるのでそれに対する対価は支払うが、それは労働ではない。運転手は寝ている。

そういう考え方をしていただくと、長時間労働はものすごく軽くなる。

【片山監督課長】

運転手の場合、拘束時間と労働時間はなかなか切り離せない。

【塩田委員】

運送業は生産業のように開始時間から終了時間までの計画を立ててやれない。JRや路線バスのようにダイヤを組んでやれば変わってくる。例えば、朝一に10台15台が一気に行っても、朝一に荷下ろしができるのは1台、荷下ろし担当が3人いれば3台。他の車は待たされる。ダイヤを組んだら待ち時間をなくせる。荷物を積む場合もA社は4時から、B社は5時からとすれば無駄な時間を省ける。

それができないが故に無駄な拘束時間が発生する。

【片山監督課長】

拘束時間等を短縮するためにこの協議会を立ち上げている。

【藪下委員】

私はドライバーとして第一線で積み込みをしている。

10年15年スパンで見ると、昔は大きなトラックでも1つの積み込み場所で荷物を積むことができていたが、近年は倉庫というものを活用しなくなって、時間いっぱいまでオーダーを待って出発ということになったので、大きいトラックにいっぱい積み込むにしても5、6ヶ所多ければ10ヶ所くらい立ち寄りなければならない。いろいろなところで少しずつ積み、1車積むのに半日かかってしまう。これも長時間労働につながってくると思う。

【楠木委員】

昔は大阪まで6、7時間掛かっていたので拠点を作って荷物の集約をしていたが、今は2時間半くらいで行けるから倉庫を活用しなくなった。

高速道路ができてだいぶ拘束時間は短縮されている。大阪3時間、東京までも10時間弱で行ける。

【宍戸座長】

香川県は東京や大阪等の位置関係の特別な事情を調査に反映する必要がある。瀬戸大橋を渡らないと行けないなど香川特有の問題がある。香川県のことを考えるときにはこの要素を考えないわけにはいかない。東京では分からないことは、香川県が訴えないといけない。

【藪下委員】

近年、宅配は再配達、再々配達が非常に多くなってきた。改善策としてコンビニに預けてそこにお客さんが取りに行くことによって労働時間の短縮になると思う。

【中村委員】

時間帯指定、再配達が労働時間に関係してくる。ネットで買い物をした場合は受け取る人が決める等、ほぼ受け取る人が指定しており、シフトを組みながら対応している。

【田中正委員】

地方から農産物、水産物を首都圏の人口集中しているところに持って行っている。

労働時間問題の解決には、人口を分散して東京一極集中を改善しないといけない。

改善基準を遵守して東京に持って行っていると丸1日遅れてしまい、東京に住んでいる人に鮮度が悪い物を届けることになってしまうことから、我々も無理して翌日東京に行くようにしている。四国から東京に行く場合、名古屋辺りで1泊させないとドライバーに無理をさせることになる。

【宍戸座長】

朝一に荷物を届けても、トラックが10台20台並んでいて荷下ろしのときに待たなければならないという話で、混雑が予想されるときは初めから受け取り側と調整し、ずらした時間の分を労働時間から減らす努力はできるのでは？

【楠木委員】

例えば関東便の場合は、9時に下ろすにしても10時に下ろすにしても朝方には着いて、周辺に居る。東京まで10時間掛かるからラッシュ時を避けて早めに着いて少しでも仮眠したい。

いつも20台くらい待たされる訳ではなく、その都度多少は改善している。ただ、忙しい時期は待ち時間が出てくることはある。

【藪下委員】

時間指定があればその時間に合わせて行けばいいという意見があったが、ドライバーの立場からすればいち早く空車にしたい。何台待っているかは行ってみないと分からない。

香川出発の荷物で1日に100台を超える荷物を扱っている企業は、時間指定をしてくれている。

7. 資料説明

- ・資料4を(一社)香川県トラック協会より説明(省略)

【楠木委員】

荷物によって出発時間、労働時間が違うことから、食品、雑貨、貸切等幅広く職種を分けてほしい。
1社から何人選んでも同じ仕事をしていたら意味がないことから、40社50社から選ぶ必要がある。

【藪下委員】

企業の規模も幅広く。大企業だけでなく、中、小企業も。中小の意見が重要になる。

【宍戸座長】

この協議会の意見として、ドライバーの選択は様々な企業から選ぶということから、業種による違いを分析できるようにしてほしいという要望は出しておいてほしい。

【宮田委員】

トラック事業者からアンケートを取るという話で、それによってトラック事業者側の実態は分かると思うが、お客様の都合で待機時間がこれだけある等のお客様の事情もある。他にも高速道路の料金の話もある。改善基準告示の見直しも必要かと思う。

【塩田委員】

運送業は製造業等の他業種に比べて、手待ち時間等の空費時間が1割から2割発生する。勤務時間における、実際生産に携わっていない時間が2割くらい多い気がする。お客様の手待ち、イレギュラーなどを圧縮して中抜きをしたら労働時間を詰められると思う。運送業は内部で消化できることが少なく、外部要因で行動することが多い。運送業者だけ調査して長時間労働を減らしていくことは難しい。

【宍戸座長】

ドライバーは調査対象になっているが、荷主事業者が運送自体に対してどう考えているかは調査しないのか？トラック事業者からの間接的な情報として処理していくのか？

【瀬部運輸局長】

いろんな結論が出てくるので、その時点で荷主側への対応も考えられる。とりあえずは、基礎データとしてトラック側から数字を拾っていくというのが今回の主旨。全般的に特に偏った荷主が出てくれば、荷主業界に対してどういうふうにお願いしていくかを全体的に検討しなければならない。

まだ数字が上がってきていないので、正確な議論ができない。対策の検討は27年度から28年度にかけてということになっているので、その辺りで数字を見ながら対応していく。

【宍戸座長】

全体通して他に何かあれば。

【楠木委員】

我々の業種は車両不足・人材不足である。

人材不足の場合は、免許の改正で2年後は、高校生を雇っても中型免許が取れるまで2年間置かなくてもいい。すぐに中型免許が取れるので2 t車には乗れる。高校生を雇うことができるので多少は変わってくるのではないと思うが、平均賃金がトラック運転手は建築より2割安い。昔は、運送事業者は儲かっていて運転手が集まってきていたが、リーマンショックや原油高で、2割くらいカットして何とかやっている。賃金を上げなければ運転手が来ない。若い人が2年後來るかどうかわからないが、2 t車に乗れるのであれば、大手企業はコンビニ配送に高校生を雇って少しは変わってくるのではないと思う。本来なら高校生をすぐに4 t車に乗せることができれば中小零細も雇うことができるが、この2年間待つ間に建築とかに流れてしまう。

【宍戸座長】

労働局の方に確認したいのですが、香川県は有効求人倍率が高いことで有名ですね。労働者を集める側からすると難しい問題が発生してくるわけで、有効求人倍率が高いということでドライバーを集めにくいということが他の県に比べて目立つような状態なのか？

【藤永労働局長】

運送業の世界は求人倍率が高い。求職者も人間なので、給料の高さ、労働時間の長さ休日の多さ等、職業選択のときの働く側からの魅力が少しかけているのではないと思う。

【楠木委員】

今我々は、高校生を雇うことができない。免許がないと乗れないのだから。2 t車にも乗せられない。

【塩田委員】

それが10年続きましたから。その間に運転手が高齢化してしまった。

【楠木委員】

昔は高校生を雇って2 t車4 t車に乗せてじっくり育てていたが、今は乗れないからよそに流れてしまった。雇ってから次の免許が取れるまでの2年間待つ余裕はない。初めから土俵に立てていない。

2年後、高校生を採用できるのは大手だけ。中小零細は4 t車が多く2 t車は少ない。2 t車は大手のコンビニなどが使うので、中小零細まで若い人がまわってこないかもしれないという懸念はある。

【藤永労働局長】

免許制度の変更が2年後で、この協議会も息が長いものなので、その間にある程度業界として若い方の職業ニーズに応えられるような業界を目指していくことが重要な要素であり、その中でさらに重要な要素として労働時間の話があるので、協議会でいいものができればと思っている。我々も知恵は出すし、本省に言うべきことは言っていこうと思っている。

【藪下委員】

トラック業界が求人をかけると若い人は絶対来ない。同業他社からの40歳50歳の人非常多い。他業種から新たにトラック業界は入ろうとする人はおらず、ドライバー不足である。この要因は労働時間、労働環境が非常に悪い中で賃金が安いという大前提があるので、協議会を機能させて香川の中でトラック産業を魅力有る産業にするために全員の意見をいただき、実りある会にしたいと思う。

【宍戸座長】

最近どこに行っても若い人がいないという話が出てくるが、それは労働市場でも同じで、特定の業種に若い人が行ってしまうから他の業種には高齢者しか残らないではないような気がするが実態は？

【藤永労働局長】

香川県で言うと高卒の就職の状況は、県内で求職している。大学を出ると香川に戻ってこない。高卒では県内就職率が高い。業種によるばらつきは大きい。運送業、社会福祉施設、医療関係は敬遠される。今の若い人はいい時代に育っているので自分の求めるレベルが高い。事務職等に流れて行く。

【楠木委員】

香川県で1万1千台。トラック協会に入っていない事業者も含めると、1万4、5千人のドライバーがいる。県内で言うと60人から70人に一人がドライバーや物流に携わっている。

給料、環境を上げてやらないと1万5千人もいるところに入ってくる人はいない。

10年間冬の時代が続いた。つぶれたところもあるし、給料を減らしてなんとか生き延びたりしたところもある。運輸業平均で400万円、建設で480万円。以前は、トラックのドライバーは480万円以上あった。これだけ減らして何とか生き延びている。

最近は、原油が安くなったのでちょっとは楽になった。

【宍戸座長】

東京一極集中、地方の声が中央に届かないというのがいろんな局面で感じていた。

せっかく県単位の協議会で香川県の意見が言えるので、これから4年間で活発に香川県はこういう問題を抱えているということを出していただいて中央に届けていってほしいと思います。

以上