

第2回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

青森県協議会 議事録

日 時：平成27年12月11日（金曜日）
13：00～15：00

場 所：青森県トラック協会研修センター 2階 中研修室

◎開 会

【事務局：司会】

ただいまより、第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善青森県協議会を開催させていただきます。

委員の皆様方におかれましては、お忙しい中お集まりいただき、まことにありがとうございます。

当協議会の委員は、委員名簿また本日の出席者名簿のとおりでございますが、前回の第1回協議会で所用により欠席されました三菱製紙株式会社八戸工場様からの出席者のみ、ご紹介させていただきます。三菱製紙株式会社八戸工場事務部業務課課長、服部善太様でございます。

（「服部です。よろしくお願いします」の声あり）

また、本日は議題3で改善の取り組みについてご紹介していただくため、南部町に本社を置きます丸石運輸様にご出席いただいております。ご紹介いたします。丸石運輸有限会社代表取締役、根市輝臣様でございます。（「丸石運輸の根市と申します。よろしくお願いいたします」の声あり）

次に、配付資料を確認させていただきます。

（省略）

不足等ございましたら、会議の途中でも結構でございます。事務局にお申しつけください。

◎挨拶

【事務局：司会】

それでは、協議会の開催にあたりまして、友藤青森労働局長よりご挨拶申し上げます。

【青森労働局長】

ただいまご紹介いただきました青森労働局長をしております友藤でございます。委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、本協議会にご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。また、日頃より、私ども労働行政の推進に格別のご理解とご協力を賜っておりますことに対しまして、厚く御礼を申し上げる次第でございます。

本協議会でございますが、名前のとおり、取引環境と労働時間、この2つの要素がございます。青森運輸支局、それから青森県トラック協会、青森労働局の3団体が共同で事務局を組織

させていただきますが、本日の第2回目の協議会開催に当たりまして、事務局を代表しまして一言ご挨拶申し上げます。

まず、トラック輸送における取引環境・労働時間改善の第2回の中央協議会の状況でございますが、11月2日に開催されているということでございます。後ほど説明があるかと思いますが、今回、トラック運送業の生産性向上協議会と合同で開催だと聞いてございます。

こうしたこともございますので、本日の協議会でございますけれども、次第にもありますが、第2回中央協議会の概要報告の説明をいただいた上に、その上でトラック輸送における青森県の現状としまして、トラック協会の会長さん初め運送事業者の委員の皆様方から、青森県におけますこの業界の問題点、あるいはその課題等について、生の声をお聞かせいただきたいということにしております。その上で、こうした現状につきまして、荷主、経済団体、あるいは労働組合の委員の皆様方から忌憚のないご意見をいただければと思っております。

前回の会議では、意見が、発言がほとんどなかったということもございますので、ぜひとも本日はよろしくお願ひしたいと思っております。

その後、荷主とトラック運送事業者の改善の取り組みとしまして、先ほどご紹介ありました南部町の丸石運輸の根市社長様のほうからご発表をお願いしております。好事例と担当のほうから聞いておりますので、よろしくお願ひいたしたいと思っております。

(中略)

最後になりましたが、本協議会の設置の契機になりました、中小企業に適用されております月60時間超えの時間外労働に対します割増賃金率の引き上げ猶予措置の見直しを内容とします労働基準法の改正案についてでございますが、ご案内のとおり、さきの通常国会では審議に入れなかったということでございます。通常国会の積み残しとなっておりますが、こうした見直しの施行時期、平成31年の4月ということでございますので、成立が少し遅れましても、この協議会の取り組みの重要性、必要性は変わらないものと考えてございます。

ぜひとも、本協議会、今日におきましても活発な議論を期待いたしまして、開催の挨拶にかえさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【事務局：司会】

ありがとうございました。

ここで、報道関係者の皆様にお願ひいたします。会議の公正を図るため、頭どり、写真撮影

はここまでとさせていただきますので、よろしく願いいたします。

それでは、井上座長、以降の進行をよろしく願いいたします。

【座長】

まず、前回の第1回協議会は中央協議会に倣いまして、会の立ち上げ、スケジュール確認、それからアンケート調査項目の周知などでありましたけれども、内容的には今ご説明にありましたように、委員の皆様様の初顔合わせのような内容となっております。

アンケート調査の状況につきましては後ほど事務局から説明いただくことといたしまして、前回の青森県協議会においては、そもそも青森県の運送事業者を取り巻く環境がどうなっているのか、どういう問題があるのか、それがどう解決できるのかといったことにつきまして議論はほとんど白紙の状態でございます。前回は、トラック運送にかかわる青森県の特徴といえますか、課題、問題について幾つか意見が出まして、納期の季節変動が全国平均に比べて大きいのではなかろうか、それから冬季の降雪時の運輸交通状況が極めて厳しい、といったことを再確認したところでした。

本日は、委員の皆様方全員がまず青森県のトラック運送事業者の置かれております現状を再確認していただきまして、問題意識の共有を図っていただくことを目的といたしましてお集まりいただいた次第であります。

それでは本日の議事の進め方につきまして、あらかじめご説明申し上げます。議事①の中央協議会の概要につきましては、事務局からご報告をいただきます。その後、議事②、トラック運送における青森県の現状につきまして、トラック事業者委員、それから荷主委員相互に各所の輸送状況や運行状況の概要、現状に対して困っていることや改善すべきと考えている事項、ご提案などを発表いただきまして、それに対するご意見、ご感想をいただきたいと思っております。議事③で、好事例の取組みにつきまして、丸石運輸有限会社様よりご紹介いただきまして、各委員から取組みに対するご意見やご感想などを頂戴したいと思っております。その後、議事④その他と進めてまいります。

◎議 事

① 中央協議会の概要（報告）

【座長】

それでは、早速議事に入りたいと思います。議事①の中央協議会の概要につきまして、事務

局よりご報告をお願いいたします。よろしく申し上げます。

〔事務局より資料1説明〕

② トラック輸送における青森県の現状

【座長】

どうもありがとうございました。それでは議事②トラック輸送における青森県の現状につきまして、おおむね1人5分ごとにお願ひします。

【委員】

私からは、今、協会の全般的なことで二、三、申し上げたいと思います。

まずは、今日の協議会に当たりましては、私ども運送業に対しまして、団体協会といたしましても、大変有意義に思っています。このことが将来的に実現すれば、我々の業界も安心して流通ドライバーのリーダーシップができるということでございます。業界の団体としては本当に喜ばしいことでありまして、本当に感謝申し上げるところでございます。

しかしながら、実際は本県の場合は特に東北、北3県は非常にドライバーたちのシフトというのは過酷でございます。今年は雪も少なくなっておりますが、1年の3分の1は雪の上の作業でございます、ハンドル時間以外の作業に相当時間がかかります。全体的には大都市のほうであまり雪の降らないところのデータをもとにいろいろやっているようでございますけれども、相当雪が降るところでは、4カ月間は仕事が始まるときと、それから終わるときと、正常であっても1時間以上は作業時間が多いというのが実情でございます。

そのような背景の中、青森県独特の賃金の問題もありまして、なかなかドライバーのなり手がいないというような感じを受けております。こういう問題を全般的に解決しないと、労働時間や残業時間の問題は、なかなか解決できないのではないかなという感じでございます。

そんな中で、最近、我々の業界の会議の中で問題として上がってくるのは、もしこれが急速に進むならば、業界に監査が入ったときにどういう処分をされるのかということです。取引環境・労働時間改善は非常にいいことですので、こうした現状を荷主の皆様と一緒に解決していきたいと、その辺をどうか会議の場でお話ししていただかせませんか、ということが協会の強い要望でございます。

そういうことから、私どもとしては、今申し上げたように、業界一丸となって会議を重ねて

この問題を解決していきたいと思いますので、これからも行政側と相談の上で進めてまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

以上でございます。

【座長】

どうもありがとうございました。

【委員】

まずもって、このような取引環境・労働時間改善の協議会を立ち上げていただいたことにつきましては、長時間労働の解消に向けての一步になるのかなということで大変ありがたく思っている次第でございます。

まず、当社の概況含めて若干だけお話をさせていただきますけれども、我々の事業所は青森県内、全部で12事業所がございます。そのうち2事業所については、物流総合効率化法の認可を受けたのが2拠点ございます。車両の規模としては、全部で188台保有して運用しているという状況でございます。取り扱っている品目としては、地場産品の米、リンゴ、野菜、その他、工業製品、そのほかもろもろ、さまざまなものを取り扱っているというような状況でございます。

我々の場合ですと、下請さんを使っている関係もありまして、その割合的な部分を申しますと、うち自体でやっているのは約3割、下請さんをお願いしているのが7割ぐらいの内容と捉えております。そのうち、下請さんをお願いしている7割のうち、地場と長距離、これを比率であらわすと、地場が約3割で、長距離が約7割というような状況でございます。

改善、基準関係についての現状ということでお話しさせていただきますと、今年2015年に我々の数事業所に労働局さん、あとは監督署さんが入って検査を受けております。実際のところ、全部が丸という実態ではございません。1日の拘束時間の16時間が実態として若干超えたり全部がクリアできているかという実態としてはできていないというのが正直なところでございます。

長時間労働の部分に関しては、80時間超えはないんですけれども、60時間超えは出ている実態としてあるということです。改善のためにいろいろやっていますけれども、いずれにしても長時間労働になって拘束時間にひっかかるのは特に長距離輸送という実態があるということで、中身を検討しながら改善しようということで取り組んでいるところで、当然、我々が元請とし

て下請さんをお願いする分についても違反になってはいけないということで、検討しなければならないと課題を認識しているところでございます。

問題点という部分でいくと、やはり青森からの運行ということで、長距離でどうしても冬場の気候、天候、路面状況、道路状況、あとはお客様の庭先での手待ちという部分がどうしても出ている場合がございます。実態として何時にとということで行って、結果的にそこですんなりおろせずに待つ、そういった実態もあるということで、これもやはりお客様とお話をしながら改善すべき点ではないかと捉えているところでございます。

簡単ではございますが、以上です。

【座長】

ありがとうございました。

【委員】

下請、元請につきましてはうちは大体3割が下請業者、あとは自社。こういう時代でございますから、備車も非常に難しい。自社でやるしかない、切りかえております。そういう中で仕事をしておりますが、決して景気がよいとは思いません。物流が小さくなってきております。積み合わせが減り、労働時間が多い、生産性が上がらない、こういう状態があります。

また、運行につきましても、片道だけ見れば改善できる部分がある。でもやはり行けば積んで帰ってくるわけでございますから、東京方面での積み込み等々の作業内容というのは全く違うわけです。我々はキャッチボールをやっているわけですから、投げれば返ってくるわけで、投げるだけの話をしても解決にならないと思います。その辺、中央がもっとよく話し合っていないと、難しいと。

そういう中で、簡単なことでございますけれども、積み込みと運行を分業し、労働時間を短縮するということです。

また、高速を利用して我々が労働時間短縮をする。それで賃金もコストも下げている。高速がなければもう全く成り立たないというのが現実だと思います。ですから、高速を利用して効率化を図っていけば生産性も上がるとは思いますけれども、燃料価格がまた上がるという事態になれば非常に厳しい状態になると思います。

やるべきことはいろいろありますが、どれを優先すればいいのか。1つ改善すれば次の問題がまた出てくる。

現状として、毎月毎日同じではない。残業時間60時間等、これは毎月社内会議で出すんです。その説明も出す。特に小さい営業所というのは、ドライバーが病欠した、親が亡くなって休んだ、その代役がない。これではやはり労働時間を守れない。

それから、県による違いがあります。私は、岩手県の市場の関係もやってきましたけれども、岩手県の市場では待機場所や、おろし場所があるんですね。青森県はないので、市場に入っても待たせられる。そうした現実があるわけです。その辺もう少し広く深く考えていかなければならないと思います。以上でございます。

【座長】

どうもありがとうございました。

【委員】

長距離、地場を含めて30台前後という規模でございます。

輸送品目は、約3割を占める長距離は、ほぼ野菜が中心であります。一番多いのがチャーター一便で、食料品、電化製品、が全体の7割でございます。各運送会社それから物流会社からいただいている下請が7割ぐらい、その中でまた下請に出しているのが大体3割ぐらいの状況でございます。

改善取組みに関する現状ですけれども、2020年までに60時間を何とか今クリアしたいと思って頑張っておりますけれども、どうしてもまだできない部分が長距離でして、青森県、私どもは七戸町から、東京都内に出発していくと、現場に到着するまで大体8時間から9時間ぐらい。それから今度は市場関係ですが、1カ所というのはなかなかなくて、2カ所、3カ所、多いときは4カ所へ配送していると、どうしても夜中の1時、2時、もうひどいときは朝方までかかるという状況があります。いろいろ改善はしているんですけれども、お客様にはできるだけ前もって準備していただくように要望し、私どもとしては全部パレット積みにして出しています。いろんな種類や大きさの野菜があるものですから、積み合わせを工夫しないと積めないということで、いろいろ工夫してはいますが、なかなか1日最高運転時間9時間をクリアできないということもあります。

1日の最大拘束時間16時間、これも何とかこれからクリアしていかなきゃなりませんけれども、これも1人運転手が朝一緒に積み込んで8時から出発したとして、そうすると16時間というと夜中の12時になります。それをクリアしようとする、それもできませんから、先

ほど〇〇さんが言ったように、積込みと運転は別にしないと将来仕事にならないのかなという感じを持っています。

地元のチャーター便としては、スーパーの入荷関係ではいろんな時間帯がありまして、その時間帯が終わって次に入る前までにどうしても空白時間があります。これはその物流会社のほうの準備もありますから、行ったらすぐ積んですぐ行けるという状況ではないということも多々ありますから、これから荷主の方々といろいろ相談していかなきゃならないかなと考えていますけれども、これも再三再四今まででもお願いしたけれども、やはり荷主の都合もありますので、改善するのなかなか大変だなと感じております。

先ほど言ったように、問題点は私たちにもあります。ただ、改善するのにどうしても金銭的なものが絡んできますが、その点はある程度、昨年度、今年あたりからも燃料価格の下落が少しは進んできましたので、改善に取り組もうと思ったのですが、本当に人手不足で、改善しようと思ってもできない。他業種との人の奪い合い、それから同じ業種の中でも人の奪い合いという形の中で、生きていくためにそういう競争にも勝っていかないといけないのかなと非常に厳しい思いでおります。私たちも運送業界が魅力あるものにしていくためにはどうやったらいいか、思案しながら悩んでいますけれども、そういうことも含めてこれから改善に向けて、できるものから徐々に始めていきたいなと思っています。

簡単ですけれども、終わります。

【座長】

どうもありがとうございました。

それでは、ただいま4人の方からご発言をいただきましたが、これにつきまして、経済団体、荷主、労働組合、各委員の皆様からご意見、ご感想をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【委員】

会員の声の聞き取りをしてまいったところでございますが、今、人手不足感がだんだん顕著になってきているということの声が寄せられております。ただ、現在雇用している方の人材流出はないものの、全体として見れば優秀な人材の維持に留意していかなければならないと思っています。当然、人手の確保ということでいきますと、同業他社の動向はもとより、隣接県の人材確保の状況も気になるのですが、特に隣接県では賃金が上がっているようで

ございまして、県内における魅力ある職場づくりがより求められる中、具体的には賃金、賞与、さらには福利厚生、あわせて本協議会の題目であります労働時間の改善などもやっていかないとだめだということで、何らかの対策を講じていかなければならないと聞いているところでございます。

ただし、そうは言っても経営面の要素も加味しなければならないということでありまして、昨今、軽油価格が安いものの、この軽油価格の動向も世界規模で動く性質で、業界としてもどうにもできるものでないということで、今後とも現状のように安値の傾向が続いてくれればいいということでの期待が寄せられております。

さらに、取引環境の関係でいいますと、先ほどお話があったとおり、景況は決してよくはないと。どうしても過当競争の側面が見受けられるので、何とか業界全体の健全発展ができるように過当競争を避ける工夫があればいいなということでございます。なかなかすぐできるもの、できないもの、いろいろな要素があろうかと思えますけれども、こういう会議の場を通じて改善の道筋をつけていかなければならないのかなと思っております。

いずれにしても、働き方改革はもう時代の要請で喫緊に取り組まなければならない課題だと思っておりますので、皆様方と意見交換しながら、会員の方々にその取組み状況と方向性を会議を通じてお話していければなと思っておりますのでございます。

以上でございます。

【座長】

どうもありがとうございました。

【委員】

まず最初に、農産物、米、リンゴ、野菜、日頃大変お世話になっております。ありがとうございます。

弊社の概要ですけれども、事業を大きく分けると2つに分かれておりまして、購買事業と販売事業であります。購買事業につきましては、農家の方々の生活に必要な資材、肥料、農薬、段ボール等をJAに供給するというふうな仕事であります。もう一方で、販売事業につきましては、米、リンゴ、野菜、畜産関係と、農家の方々が生産されたものをJAからの委託に基づいて販売しているという事業、2つに分かれています。

特にリンゴと果実、野菜の関係につきましては、県外のほうに東京、名古屋、大阪、福岡に

事務所を置きまして、消費地の販売情報を生産地のほうに提供するということと、逆に産地のほうも販売状況を消費地の市場あるいは顧客の方々に提供して販売するという仕事をしています。

もう一つ、野菜の関係につきましましては、県南のほうにパッケージセンターというものを設置しておりまして、これについてはJAからの青果物を買取りしまして、弊社のやさい部が独自に市場なり実務者に販売しているという形態をとっております。

輸送の関係の代表であります、品目につきましましては特に夏場から冬にかけてはダイコン、トマト、ニンジン、これらが非常に多いということでありまして、その他、ご案内のとおり、リンゴ、ナガイモ、ゴボウ、ニンニク等につきましましては、収穫したものを冷蔵して通年で供給販売しているという形態をとっております。

出荷量については、いろいろ生産量、年によって変動がありますけれども、トマトについてはおおむね年間1万トン、ダイコンが2万5,000トン、ニンジンが1万5,000トン、リンゴはおおむねだと思いますが13万トンぐらいということと、ナガイモが2万5,000トン、ニンニクが4,000トン、ゴボウが1万5,000トンということでありまして、県内と県外の割合を見ますと、出荷量ではちょっと判断できないんであります、販売金額でいきますと9割以上が県外での販売ということになっておりますので、おのずと輸送量につきましてもそれぐらいの割合になるのかなと見ています。

事業者数につきましましては、今、県北で取引をしていただいております事業者数は11社ということであります。現状に対して困っていることや問題点ということで、先ほど運送会社の方からも出ておりましたが、全く同じような問題でありまして、特に秋口、出荷量が少なくなってきたときの積み合わせの問題ですね。これが県内からの市場なり実務者からの要望に答えきれていないというところでもあります。ただ、一方で現在、市場販売を主にメインとして我々販売してきておりましたが、ご案内のとおり、今の青果物の販売状況は量販店で販売する割合が約4割あります。そのほか、加工業務用に回るものが6割あります。ですので、市場販売という、市場経由も必要であります、それ以外の実務者に対する供給も今非常に求められているというところでもありますので、そういったところの要望には極力お応えしていきたいということですが、やはり出荷の中で3カ所おろし、4カ所おろしとなると非常に取引業者さんのほうにもご迷惑がかかっているというふうな状況だと思えます。

それと、産地間競争が非常に厳しくなっております。特に野菜であります。米の関係の販売価格が非常に低迷しているということで、野菜の作付が非常に多くなって、産地間での販売の

競争が激化しているということではありますが、販売の状況を見てみますと、以前は市場のほうに着いてから競りをかけるというような販売の流れであります。現在は今日、今、野菜が出荷された段階で、その数字に基づいて消費地のほうではもうその野菜は販売されているというふうな状況になります。事前値決めというのと予約相対ということでもありますので、買われたお客様は、朝早く産地から出た荷物が今日の夕方、明日の朝早く到着した段階ですぐ取りに入るといふことでもあります。その時に、青森の野菜がないと、じゃあ次からほかのところの野菜を買いたくというところもあり得るといふことでもあります。ですので、非常に時間の制約等ある中でありますけれども、到着時間の厳守ということをお願いをしているところであります。

今、産地で取り組んでいるということでもありますけれども、農協さん、各市場、何カ所にも出荷しているというのがありますので、今その市場の集約化も図ってきております。それと出荷場所の集約、旧農協さん単位で合併して今その出荷場所が何カ所もあるようなところは少しずつ集約をかけて、そういう手間を省くというようなことをやっておりますし、あと先ほど出ておりましたけれども、パレット輸送ですね、これをやることによって積み込みあるいは荷おろしの時間が非常に節約できるということでもありますので、そういったところにも取り組んでいきたいと考えています。

それともう一つは、販売日の考え方です。先ほど申し上げましたとおり、本日出荷した野菜について京浜地区は明日が販売日ということになっておりますけれども、それを1日延ばすということも考えていきたいと。一部試験をしているところがありますが、こちらでストックしておくということも必要になってくるし、あと出発時間ですね、そういうこともいろいろ検討が必要だろうということで、これから継続して検討していきたいと考えております。

もう一つは、ほかの県での事例でありますけれども、九州では産地のほうにストックポイントを置いて、そこから関西の市場のほうに出荷するという形態をとっているということがありますので、その辺は引き続き、東北の県北の方で今検討を進めているところでありますので、そちらのほうもこれからも進めていきたいと考えております。

要望事項につきましては、いろいろご迷惑をかけている部分がありますが、やはり消費地に青果物を届けていかないと生産者の手取りもありませんし、事業にも結びつかないということでもありますので、皆さんと協力して改善しながら取り組んでいきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

以上です。

【座長】

ありがとうございました。

【委員】

私どもの会社の概要、その他、現状についてご報告させていただきます。八戸市にある工場でございます、生産品目としては紙、その中でも印刷・情報用紙という種類の紙でございます。主にこの紙の用途は、皆様方が普段目にされるカタログやパンフレット、チラシ、書籍や雑誌、お手元にあるコピー用紙といったような紙の品種でございます、ほとんど全てのものは印刷会社様で印刷を施して製品になるものでございます。私どもは紙をつくっておりますので、この紙の届け先が基本的には最終的には日本全国の印刷会社様にお届けをしているということになっております。やはり日本中で使われる紙でございますので、販売については日本全国、多岐にわたっているという状況でございます。

物量といたしましては、月ごと若干のこぼこはあるんですけども、工場で生産している数量、およそ月当たり6万トンの紙を生産、出荷しております。全てがトラックというわけではございませんで、大きく分けると、船、それから鉄道コンテナ、トラックと3種類の手段がございます。どの手段でも工場の中に出荷場所がございますので、納期や届け先のエリアなどに応じて出荷手段を使い分けさせていただいているという現状でございます。

トラック輸送については全体のおよそ3分の1から4分の1ぐらいの比率でございます。主に、遠隔地につきましては船や鉄道コンテナを使うケースが多いということになっております。また、手前どもの工場からお届けする場所ということでは、印刷会社様に直接お納めするケース、それと主に大都市圏にあります弊社の倉庫に一旦入れて、そこからそれぞれのお届け先にお納めするというケースがあります。

現状の問題点でございますが、特に長距離トラックにつきましては輸送量というのが年々、手前どもの紙の出荷量にもよるんですけども、トラックの台数がなかなか集まらない。日々のお荷量というのは前後しますが、取引させていただいている3事業者様と日々情報交換させていただいておりますので、ある程度安定しているんですけども、急な増車であるとかスポット的な対応にはなかなかトラックが足りないというようなことが最近起きているのかなと感じております。

対策といったらおこがましいんですけども、我々が取り組んでいるところは、やはり日々のトラックの台数を極力平準化しようということで、各社様とご相談の上このぐらいの数字と

いうのをやりながら徐々に増やさせていただくといったことであるとか、あとは中間地点、関東地区と八戸との中間、例えば仙台、そういったところに中間拠点を設けまして、そこを活用するといったような取組みをしております。

もう一つの問題点は、朝、弊社の工場の中で長距離トラックの積込みが集中する傾向にあります。そこで積込みにどうしても順番をつけなければならないということが起きております。長距離のトラック様については極力順番を調整させていただいているということでございます。

しかしながら、トラックの輸送につきましてはやはり指定の場所に必ず届けていただけるということ、それからほかの物流手段に比べましては非常に災害に強いということがあり、すばらしい特性があると思っておりますので、こういった機会を生かしながら皆様方と協力してお互い競争力をつけていけるような取組みができればと思います。よろしく申し上げます。

【座長】

ありがとうございました。さっき、トラックが3分の1から4分の1とおっしゃったんですが、そうすると船も鉄道も大体3分の1ぐらいということでしょうか。

【委員】

そうですね、はい。

【座長】

ありがとうございました。

【委員】

弊社は〇〇グループの一社として、今、弘前市に拠点を構えております。弊社の製品、生産品目といたしましては、主製品がプリンターに使うカートリッジ、他にはカメラ内部やプリンター等のセンサー、ATM等の動力部分で使われているモーターがあります。

弊社は、現在6社の運送会社の方々と契約させていただいています。弊社でもトラック便と、八戸から船便と鉄道というのを仕向け先ごとに分けておりまして、トラックの場合は主に関東のグループの倉庫に供給したり関東のグループ会社のほうから部品等をこちらに運んでいるという状況です。

基本的には、弊社のほうで出荷時刻等々を通常は提示して、調整をさせていただいておりますが、前日までにその製品を準備するということがあって、待ち時間がないような形です。

荷物の積卸しに関しましては、基本的には弊社の社員が行いまして、トラックの運転手の方には荷崩れがないように状況を確認したりとか、並行して2件以上の出荷先がある場合は道を調整したりということをやっているというのが現状です。

今まで特に大きなトラブルというのは多くはないんですけれども、年に3回ぐらい、荷崩れが発生しているということがあります。また、トラックのつなぎ目の穴があいて水漏れというのが少々発生しています。

運送会社さんへの要望というのはないんですが、メーカーですので品質とコストとデリバリーというところで、特にコストとデリバリーを運送会社さんと一体となって削減していくことに関してコミュニケーションしているところです。2年ほど前に東北道の安代ジャンクションでトラックがひっくり返り弊社のカートリッジが高速から道路を越えて下に落ちたというようなことがありました。結果的には環境問題になるようなことはなかったのですが、やはり安全安心、周囲への環境保全等々、特別な配慮が必要ですので、そういう点について運送会社さんと一緒に取り組んでいきたいと思っている次第でございます。

簡単ですが、以上です。

【座長】

どうもありがとうございました。

経済団体のお話いただきまして、それから荷主団体、荷主企業からご発言がありまして、それでは労働組合のほうからご発言をお願いしたいと思います。お願いします。

【委員】

実際現場で働いている労働者という側からの目線ということになると思いますけれども、トラック輸送における取引環境・労働時間改善ということですが、取引環境についてはやはり事業者、そして荷主さんが関わって労働環境も含むということでしょうけれども、その割合が非常に大きいんだろうと思います。

私たちは作業、指示をもって安全に輸送作業を仕上げるという側でありますし、当然その仕事に対しての時間、それが賃金として自分にはね返ってくるわけです。大きいところも、小さいところも長時間労働と言われる現状は間違いなく発生している。時間に対して賃金が払われ

るというのは通常認識であろうと思うのですが、トラックの場合は現実には、運賃を決める際に1車幾らという状況があった場合に、その荷物を運んだドライバーに対しても1運行が幾らというような感じで積み上げをした結果が賃金になるという場合も多々あるので、そういう意味でいうと、労働時間を直接積み上げてという認識が薄いというところがあると思います。

労働時間改善ということでは、労働時間短縮をしていくというのがその背景だと思いますけれども、当然時間外労働という部分があるとすれば、労働時間の短縮によって賃金が減っていくという。一方では生活給という意識もあるので、労働時間短縮は労使含めてとして取り組むということを目指しているところではあります。時間管理をする中で賃金の目減りが少ないという状況をつくり出すというところは我々がこれから求めていかなければならないことだと思います。ただ、解決するためには、やはり荷主さんと取引をしている中で運賃そのものをどうするか。そして、仕事そのものの改善に取り組むということ、きちんと両輪で回って初めて仕事をする我々の労働環境もよくなっていくんだろうし、働きやすいと言われるような業界になっていくんだろうと感じているところです。

いずれにしても、安全が全てという業界ですから、それに取り組むに当たっては長時間労働を排除するというのも、この協議会の要旨でもあるでしょうし、我々もそうやっていけるように協力をしていきたいと思っています。よろしくお願いします。

【座長】

どうもありがとうございました。

【委員】

労働団体からということでは、今のお話とほぼ同じ内容になるかとは思いますが。我々は労働組合ですから、やはり労働者の労働条件の維持、向上、さらには安全な職場の構築というものが使命になっているわけですから、労働条件の維持、向上というものの、やはり企業から給料をもらうわけでありまして、労働条件を向上させるためには企業の業績の向上が必須となるわけでありまして、企業の業績を上げるためには何が必要かとなると、やはり現行の運賃の値上げや、もっと効率的な経営というものが必要になってくるのかなと。また、先ほどから出ていますとおり、我々の業界としても人材が足りない。その中で、ぎりぎりの人数でやっている中で欠便者が出た、休んだとなると、やはり先ほども出たように、わかっているながら長時間労働をしなければならないという現状がある。ドライバーが休んだから欠便で、

という状況になればまだいいですけども、欠便イコール会社の業績悪化、信用失墜等々、いいことは何もないわけであります。さらに賃金の基となる運賃はどうかというと、それもまた必要な分いただいているというわけではなく、たまたま去年は燃料費の値下げによる効果で何とか救われたというのが今の状況かと。

県内といいますか、全国的にも、きちんとした運送会社というのはまだまだ非常に数が限られているわけで、白ナンバーの輸送や、コンプライアンスを遵守しない業者がアンダーグラウンドの中で運賃交渉し正規の運賃より安く運ぶという業者との土俵の外での闘い、また正規な業者同士の、運送業者同士の土俵の上での闘い、闘いが2つあるわけでありまして、その辺をクリアしていかなければ、我々労働側としても労働条件の向上にはつながっていかないという認識をしているところでございます。

ただ、今日は地域協議会ということですが、先ほども出ました、我々青森県の製品なり商品なり農産物なり積んで他県へ行った、関東か静岡ぐらいまで行くわけですが、向こうからの帰り荷、復路の関係もやはり労働環境改善に必要な条件になってくるのかなど。復路の部分で効率のいいお客様を抱えている業者は、往路はいいよと、そんなに採算重視しなくても走っていくんだ、復路が優先という部分でいきますと、先ほども言った価格競争の中では、どうしても積んで帰ってくる荷物があるとするならば、往復で採算とれば行ってしまうという状況も我々運転側のサイドとしてもわかっているわけでありまして、じゃあしょうがないなど。この先、自分の会社を10年先、20年先まで残したいというわけで最初出ましたように、この協議会の成功はトラック業界の発展につながる、まさしくそのとおりであると認識しているところでございます。

運賃や、燃料費の関係、さらには白ナンバー、緑ナンバーも同じである高速料金については、仕事として活用する場合の値引き制度等々を、もっと拡充していただければと思いますし、さらには車両単価についても業務用で使う車両については何らかの優遇措置、またはタクシーのように安価なトラックの製造等々もまた必要になってくるのかなど現場サイドとしては考えているところでございます。その辺も青森県として何らかの改善策を見出していければと思っておりますので、この協議会の活性化になるように私も一生懸命話させていただきたいと思えます。よろしく申し上げます。以上です。

【座長】

どうもありがとうございました。

一通り、皆さんからご意見をいただいたわけですが、最初に協会から、将来の60時間を超えた時間外労働賃金の引き上げの猶予措置の見直しに対する業界としての危機感、トラック事業者の委員の方々からは、長時間労働は長距離でその傾向があるということで、ここも是正が必要だというお話でした。

いろいろお話いただきましたが、最後のお二人でかなり問題がはっきりしたような気がいたします、産業の効率化は各取引団体が一緒になってやろうと思えばできますし、労働時間短縮も本気でやればできなくはないのですが、効率化を進めることは運賃の低下につながる、運賃の引き上げに結びつかないといったこともあり得るわけで、そうならないようなことも議論の中に入れておかなければならないだろうと聞いておりました。

それから、最後のお話は、同じトラック事業者同士の競争、つまり荷主側とそれからトラック運送業者との関係での競争がありまして、同じ業界内での競争がどうしても値引きのほうに力学が働くといった問題と、それから高速料金がかかなり負担になっているという問題も出まして、論点が大分出されてきたのではないかと考えております。それですが議事③のほうに移ってまいりたいと思います。よろしいでしょうか。

今の議事②で皆様から取引環境や契約関係、拘束時間の現状についてのお話伺い、解決するのはなかなか難しいなという印象を持ったわけですがけれども、一方で手待ち時間の解消、ひいては拘束時間の短縮などを目的としまして、荷主に対して積極的に提案をなさいまして、また荷主のほうからもご理解、ご協力を得られた改善事例をご紹介したいと思います。

③ 荷主とトラック運送事業者の改善の取組み

【座長】

それでは、丸石運輸様、取り組み事例の発表をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【丸石運輸】

[資料2に基づき発表]

【座長】

すばらしい、わかりやすい報告、どうもありがとうございました。

今日の協議会の冒頭で、事務局から中央協議会の改善事例が紹介されたわけですが、それに

もまさるとも劣らないような感じであったと思います。農産物といいましても、鶏卵は季節変動が大変小さい一方、生産から消費までの期間が大変短く、毎日輸送しなければならないという特殊な輸送事業ではありますけれども、ただいまのご説明で、特に4ページの上段の輸送の網の目と7ページの上段の網の目を見比べますと、いかに効率化が行われたかというのが一目瞭然であり、これは一つのサンプル図ではありますが、かなり効率化が進められているということがわかりやすく表されていると思います。

ただいまお話しいただいた中身につきまして、皆様からご感想やご質問などをお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

【委員】

パレットで配送すると、どうしても帰りにパレットを持ってこなければならないと思うのですが、そういうところはどうしていましたか。

【丸石運輸】

そのパレットがあっても来てくれというお客さんが出てきている状態でしたので、帰りのお客さんや、荷主さんに協力していただいています。

【委員】

ただ、やはり私たちも帰りにいろんなものをたくさん積めるようにできるだけ大きい箱をつくったんですが、パレットがあると運賃の単価が下がってしまい、なかなか難しいなど。何もなければ9万10万円もらえるのが、パレットのおかげで6万7万になってしまう。

【丸石運輸】

そうですね、やはりそういうときはもう荷主さんにパレットを預けてくる、そのまま回収してこないといった取組みをしています。

【委員】

わかりました。

【委員】

私の会社も長距離をやっているしやはりこっちのほうから行くときはそれなりに大体調整できるのですが、ちょうど青森県から関東まで、距離にして700～800キロ走行して荷物をおろす。そして、その時間帯がちょうど乗務時間告示の休息期間と合わなくて、全体の往復時間のバランスがなかなかとれない。これが大きな悩みで、指導が入ればチェックされる。トラック協会の隣に駐車場がありますが、これは県外から来ているトラック運転手に、ここで安心して休んでくださいという目的で全日本トラック協会の傘下にある貨物自動車運送事業振興センターがつくったトラックステーションです。関東のほうに行くと、場合によっては宿泊施設や入浴施設があります。青森県はどうかというと、青森県の施設を利用しているのは地元の業者の車が8割で、県外の車が1割しかない。じゃあ、一体この取組みはどうなっているのか。振興センターのほうから青森県トラック協会で購入してくれないかという申し出があったのですが、要するに、本県のトラックステーションは関東方面からちょうど700、800キロの位置にあり、帰りの待ち時間に合わないのが大きな原因ということで、休憩時間の確保もなかなか難しいなと感じています。

それから、手前どもの会社の事業を申し上げれば、県内の仕事は何とか解決できる傾向があるんですけども、長距離だけはちょうどその時間帯、あと1時間あるいは、1時間半あれば解決できるというケースが一番多い。ですから、そのぐらいの時間調整のためだけでは簡単に運賃を上げてくれという話まではなかなかいかない。地形的に青森県は非常に難しいところだと思います。

【座長】

ありがとうございました。ほかに、お願いいたします。

【丸石運輸】

弊社の取組みは県南の鶏卵なのでできることであって、どうしても県北のほうは地理的に不利ですね。厳しい課題があると思います。

【委員】

ちょうど1時間半ぐらいのギャップがあります。

【座長】

ありがとうございました。ご質問、ご感想などありましたらお願いしたいと思いますけれども、いかがでしょうか。後日、事務局のほうに書面ででも感想、意見など寄せていただいてもよろしいかと思えます。よろしいでしょうか。

それでは、重ねまして、丸石さん、どうもありがとうございました。

④ その他

【座長】

それでは、議事④その他地方協議会の開催状況、9月に実施しました実態調査につきまして、ご報告をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

〔事務局より資料3、4、5、6説明〕

【座長】

ありがとうございました。

ただいまの報告につきまして、確認等ありましたらお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。ご質問、確認などありますでしょうか。

その他も含めまして、全体を通しまして、もしご意見、ご質問ありましたらお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、後日メールか電話などで事務局のほうにご意見、ご感想をお寄せいただければ、議事録の後ろのほうに補足としてつけていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

以上で、本日予定されておりました議題は全て終了いたしましたので、ここで青森労働局様と東北運輸局様から一言ありましたらお願いしたいと思います。では、お願いいたします。

【東北運輸局自動車交通部長】

本日は運輸局長は宮城の協議会に出席していただき、私が代理で出席させて頂いております。委員の皆様方には本当にお疲れさまでございます。本日の貴重なご意見、大変ありがたく思っ

てございます。地方協議会は各県ごとに、福島、山形、それから岩手、秋田と、地方によっていろいろ特徴が違うというふうに思います。特に青森、北東北は首都圏から遠いということで、各県の委員の皆さんもそれも踏まえてどういう改善をしたらいいのか検討がされているような感じでございます。本日は青森県における状況とか、課題が認識できたのかなと感じてございます。

今回は実態調査も集計が終わり、全国と青森県のデータも出るということですので、それを踏まえまして具体的な検討ができるものと思っております。

【座長】

どうもありがとうございました。

マイクを事務局にお返しします。ご協力ありがとうございました。

◎閉 会

【事務局：司会】

長時間にわたりまして、熱心なご討議をいただき、まことにありがとうございました。

予定の時間となりましたので、これで本日の協議会は終了させていただきます。

なお、議事録につきましては、委員の皆様にご確認いただいた後に、発言者名を載せた形で公表させていただく予定としております。また、次回開催は3月を予定しておりますが、日程等につきましてはまた追ってご連絡をさせていただきたいと思っております。

本日はまことにありがとうございました。