

第 1 回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

岩手県協議会 議事録

日 時：平成 27 年 7 月 30 日（木曜日）

13：30～

場 所：岩手県トラック協会 2 階 中会議室

◎開 会

【事務局 鈴木】

それでは定刻となりましたので、ただいまからトラック輸送における取引環境・労働時間改善岩手県協議会を開催させていただきます。

各委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

私は、本日の進行を務めさせていただきます東北運輸局岩手運輸支局の鈴木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、協議会の開催に当たり、先日来、ご承諾をいただきました各委員の方と本日ご出席いただいております方をご紹介します。

まず初めに、岩手県立大学総合政策学部教授 元田良孝様です。

続きまして、岩手県商工会議所連合会事務局長 猿川毅様ですが、本日、体調不良とご連絡があり、欠席となっております。

続きまして、全国農業協同組合連合会岩手県本部副本部長 照井勝也様が委員でございますが、本日は代理で管理部次長 福田稔彦様にご出席いただいております。

続きまして、トヨタ自動車東日本株式会社岩手工場工務部主査 山本篤様です。

なお、本日は1回目ということで、オブザーバーで工務部主任 田鎖徹様にもご出席いただいております。

続きまして、株式会社十文字チキンカンパニー常務執行役員 小澤和之様です。

続きまして、八ツ星運輸株式会社代表取締役 小野寺正太郎様です。

続きまして、十久輸送有限会社代表取締役 中平賢正様です。

続きまして、日本通運株式会社盛岡支店支店長 佐久間啓文様です。

続きまして、岩手県交通運輸産業労働組合岩手県連合会執行委員長 柴谷正孝様が委員ですが、本日は代理で副執行委員長 下野剛様にご出席いただいております。

続きまして、公益社団法人岩手県トラック協会会長 高橋嘉信様です。

続きまして、岩手労働局長 弓信幸様です。

続きまして、東北運輸局長 永松健次が委員でございますが、本日は代理で次長 七尾英弘が出席しております。

続きまして、岩手運輸支局長 藤原博之でございます。

次に、事務局の出席者を紹介いたします。

岩手労働局労働基準部監督課 高橋課長でございます。

同じく、石川労働基準監察監督官でございます。

次に、東北運輸局自動車交通部貨物課 菊池課長でございます。

次に、岩手運輸支局輸送・監査部門 宮澤首席運輸企画専門官でございます。

次に、公益社団法人岩手県トラック協会 佐藤専務理事でございます。

次に、同じく佐々木常務理事でございます。

以上、事務局の出席者のご紹介をいたしました。よろしくお願いいたします。

それでは、協議会を開催するに当たりまして、岩手労働局弓局長からご挨拶を申し上げます。

【弓岩手労働局局長】

改めまして、岩手労働局の弓でございます。

第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善岩手地方協議会の開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

まず、委員の皆様方におかれましては、業務ご多忙の中、委員をお引き受けいただくとともに本日の会議にご参集いただきましたことに感謝を申し上げます。また、日頃より労働行政の推進につきまして、格別のご理解とご協力を賜っておりますことに厚く御礼申し上げます。

さて、本日の会議の経緯について簡単にご説明いたしますと、本年4月3日に閣議決定されました労働基準法等の一部を改正する法律案におきまして、60時間超の時間外労働に対する割増賃金率50%の中小企業への適用猶予が見直されまして、平成31年4月から中小企業に対しても適用されることが予定されているところでございます。

本改正による割増賃金の引き上げにつきましては、長時間労働者の割合が高いトラック運送事業者の皆様にとって経営への影響は小さいものではないものと考えておりますが、本改正につきましては、現在社会的な問題となっております長時間労働の抑制を目的として行われるものでございます。長時間労働の抑制のための環境整備を進めることが重要と考えておりますことに、まずご理解をいただければと考えているところでございます。

後ほど、事務局からご説明申し上げますが、岩手県内の運送業における平成25年の年間総実労働時間数は、2,262時間となっております。全産業では年間1,908時間となっておりますので、全産業よりも354時間長い状況となっております。また、全国における平成25年の過労死等に関する労災補償の支給決定件数につきましても、自動車運転者が最も多い状況となっていてところでございます。

このように、総労働時間が長いという実態が見られるところでございますが、これは荷主都合による手待ち時間など、トラック運送事業者の方々のみの努力だけでは改善が困難という要因も背景にあるものと考えております。

このため、学識経験者、荷主、トラック運送事業者、経済団体、労働団体、行政などによりまして構成される協議会を中央及び都道府県に設置しまして、実態調査・パイロット事業・長時間労働改善ガイドラインの策定等、関係者が一体となってトラック運送事業者の長時間労働の抑制のための環境整備を進め、それを根本的に改善していくことを目的としているものでございます。

物流が止まるということになりますと、経済全体にとりましては非常に深刻な問題となります。労働行政としましても、物流システムの維持発展が図られながら、トラック運転者の方が長時間働くことがないような労働環境の整備を図っていくことが、非常に重要であると認識しているところでございます。

今回の協議会につきましては、4年にわたる協議を行いまして、岩手としての先進的な事例をつくり上げて水平展開を行うとともに、長時間労働の抑制と定着を図ってまいりたいと考えております。

本日ご出席いただいております委員の皆様方には、ぜひともお力添えを賜りますよう、よろしく願い申し上げまして、私からのご挨拶とさせていただきます。それでは、どうぞよろしく願いいたします。

【事務局 鈴木】

ありがとうございました。

続きまして、東北運輸局七尾次長からご挨拶申し上げます。

【七尾東北運輸局次長】

ただいまご紹介にあずかりました東北運輸局の七尾でございます。本日は本当にお忙しい中、また、お暑い中、お運びいただきまして、誠にありがとうございます。

トラック輸送における取引環境・労働時間改善岩手県協議会というタイトルでございますが、本日は、まさしく第1回目ということでございます。荷主さん側、それから運送サイド、さまざまなご意見が活発になされるとありがたいと思っております。

ただいま、岩手労働局長さんから経緯、趣旨のお話がありました。繰り返すことはいたし

ませんけれども、昔からまさに取引環境・労働時間改善という非常に必要なテーマでございまして、私ごとですが、23年前に私どもに貨物流通企画課がございまして、当時も物流効率化ですとか環境問題などと同時に、この取引環境・労働時間改善も重要であるとの認識でございましたが、なかなか決定打が打てなかったということを思い出します。

今回、労働基準法改正に端を発したこのプロジェクトではございますが、労働局さんというような形で一緒に調査をし、アンケートを皆さんにお願いして、それを分析して検討するというので、非常に画期的なことかなと思っております。今後4年間のロードマップも資料の中にあると思いますが、近時の労働力不足も踏まえて、喫緊に解決すべき課題を着実に詰めてまいりたいと思っております。

皆様ご承知のように、トラック輸送は非常に重要な機関でございまして、国内の貨物輸送量の9割を担う、国民生活の向上ですとか社会経済の維持発展に欠かせない重要な社会的基盤です。現在、経済の好循環、地方創生といわれておりますが、これを実現していく上でも極めて重要な機関だと思っております。一方で、この社会的基盤としての役割を支えているトラック事業者さんの99%は中小企業でございまして、荷主さんとの関係もあって、事業者さんの努力だけではなかなか課題の改善が困難な状況も見受けられるわけでございます。

今後、トラック産業が健全に発展していくためには、長時間労働等の構造的な問題を改善しなければいけないと。同時に魅力ある職場に変革し、若い方々に多数参入いただき、発展し続けていくようにと、こう思っている次第です。コストを適正に反映した運賃収受ができるよう、荷主の理解を求めながらいろいろなことに取り組んでいくということが求められるわけでございます。

国土交通本省や東北運輸局では、荷主との適正取引の推進に向けた燃料サーチャージ導入等の交渉に取り組みやすい環境整備を進め、また、運送契約内容を明確にする取引書面化の普及、それから定着等による適正運賃収受、手待ち時間の削減等を図っているところでございます。また、女性、若年層のドライバーの確保、育成に向けまして、女性ドライバーの活躍を広報する、トラガール促進プロジェクトを展開しております。さらに、職業としての運転者への関心を喚起していきたいと思っており、今年初めて運輸支局長等による高等学校訪問を実施するなど、地道ではありますが行っております。

さらに、不適正事業者の排除ですとか参入防止、こちらも重要でありまして、効果的な監査の実施や処分の厳格化、適正化実施機関への速報制度の効果的な運用ですとか新規事業者の事前チェックの強化などにより、適正な競争環境の整備にも取り組んでいるところでございます。

このように、国土交通省としてさまざまな対策をしておりますが、まだまだ根本的な課題の解決には、先ほど申しましたが、至っていないというような状況でございます。本日の協議会が、労働基準法の改正をきっかけとした取り組みではございますが、トラック業界における長年の課題解決に向けて、今後4年間かけてしっかりと検討し、改善に向けた環境整備を図っていくことが重要だと考えております。

ぜひともご臨席の委員の皆様が一体となって実効性があり、そして中身のある対策を講じていくためにも、積極的なご意見、ご議論をしていただきたいと思いますようお願い申し上げます。どうもありがとうございます。

【事務局 鈴木】

【事務局 鈴木】

ありがとうございました。

それでは、議事に入ります前に、お手元にお配りしております資料の確認をいたします。

まずは、皆様のところにあるクリップどめしてある資料が議事次第、委員名簿、出席者名簿、本日の配席図となっております。

次に、資料1としまして、（案）「トラック輸送における取引環境・労働時間改善岩手県協議会規約について」、次に資料2としまして岩手労働局さんの資料、カラー刷りのもの。参考として、労働局さんから荷主企業と運送事業者の協力による取り組み事例の冊子をお配りしております。資料3ということで、トラック輸送における長時間労働の抑制に向けたロードマップ。最後に、資料4になりますけれども、トラック輸送における長時間労働の実態調査の概要案となっております。

以上ですが、不足等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

◎議 事

（１）トラック輸送における取引環境・労働時間改善岩手県協議会について

【事務局 鈴木】

それでは、議事に入らせていただきます。

議事1ですが、本協議会の運営に当たり、お手元にお配りしております資料1、トラック輸送における取引環境・労働時間改善岩手県協議会（案）について事務局から説明させていただきます。

〔事務局より資料1説明〕

【事務局 鈴木】

ただいまご説明いたしました協議会の設置の趣旨につきまして、ご意見、ご質問等ございますでしょうか。この内容でよろしいでしょうか。（「異議なし」の声あり）

それでは、本協議会はこの規約に基づいて進めさせていただきたいと思います。

次に、規約第3条に基づき、会議を進行するに当たりまして座長を選出したいと思います。どなたか立候補、またはご推薦ございませんでしょうか。

【高橋委員】

元田先生にお願いしたいと思います。

【事務局 鈴木】

それでは、推薦がありました岩手県立大学総合政策学部元田教授に座長をお願いしたいと思いますが、ご異議ございませんでしょうか。

それでは、元田先生、よろしくお願いいたします。

【元田座長】

ただいま、ご推薦いただきました元田でございます。僭越ながら、ご指名でございますので座長を務めさせていただきたいと思います。

トラック輸送における取引環境・労働時間改善という協議会でございますけれども、私も長年、トラック協会の適正化評議委員会に携わっておりますが、トラックをめぐる環境といいましょうか、これは必ずしもいいものではないということは十分理解をいたしておるところでございます。

特に、近年、トラックに限らずドライバーの不足が非常に深刻でございまして、バス事業あるいはタクシー事業でも、高齢化とそれから若い方々の参入がないことによる労働力の不足ということが言われておるわけでございまして、これは一種の構造的な問題かというふうにも考えております。一方で、海外では運転の自動化というような案も出ておりますし、また海外から労働者を導入するといった案も出されているわけでございまして、運転手をめぐる状況とい

うものは非常に複雑かつ流動化していると思います。

今回は、岩手県におきますトラック輸送に関して、いろいろな知恵を出しながら労働環境の改善を図っていくということでございますので、皆様方のお知恵を貸していただきたくよろしくお願いいたします。

それでは、早速議題に移らせていただきます。

(2) 協議会の運営等について

【元田座長】

議題2の協議会の運営につきまして事務局から説明をお願いいたします。

〔事務局（岩手労働局）より資料2説明〕

〔事務局（岩手運輸支局）より資料3説明〕

【元田座長】

ありがとうございました。

2つ資料を説明いただきましたが、皆様方からご意見を伺いたいと思います。ご質問を含めまして、ご意見を伺いたいと思いますが、並んでいる順で指名してもよろしいでしょうか。それでは、猿川さんは本日欠席ということなので、全農岩手の福田委員から順番に、ご質問、ご意見等があればお話しいただくということで、順番に伺っていききたいと思います。よろしくお願いいたします。

【福田委員】

内容が盛りだくさんで、頭の中がまだ整理ついていないので、もう少しお時間いただいてよろしいでしょうか。

（高橋委員から挙手があり、座長が指名）

【高橋委員】

最初に（トラック）業界の実態をお話ししたいのですが、先ほど厚労省さんから、ご説明あ

った「資料2」ですけれども、1ページ目に岩手県内の全産業の平均と運輸業の労働時間の比較のグラフが出ています。平成25年度のトラックが2,262時間という拘束時間で、多分月間の、12カ月で割ると単純に計算して残業が大体21.7時間ぐらい、平均して約20時間が残業で乗務する程度だと思います。もう一つ、60時間以上の労働しているケースというのは、10人に1人の割合というご説明がありましたが、実態は中小を問わず多分同じような環境だと思います。11ページ目に内容として拘束時間の1カ月間の293時間の拘束時間という数字も出ています。実際はもっとこういった数字が、経営者の話として、非常に労働時間、拘束時間が長いということとを認識していただかないと、例えば今日は荷主さんもいらしていますけれども、例えば残業20時間、30時間といったうちの業界も同じじゃないのかというレベルで認識されると、この協議会が違う次元の話になると思うのですが、実際はそういうふうな非常に拘束時間が長くなっている業界だということを頭に入れて、この協議会を進めていただきたいと思います。

私からは以上です。

【元田座長】

ありがとうございます。

順番でご意見を伺って行ってよろしいですか。小澤委員お願いします。

【小澤委員】

今、ご説明いただいた進め方については、特別意見ということではないのですが、やっぱり数字を見せていただくと、非常に急いで改善しなければいけないなというのがよくわかります。

私は、きょう荷主の立場でお邪魔させていただいたわけなのですが、私どもの会社、鶏を生産して肉をつくって販売をさせていただいているのですが、非常に多くの部門で、それぞれトラックを使わせていただいております。1日170台ぐらいは、あちこちで動いていただいています。運送事業者さんとよく打ち合わせをしながら、改善できるところはしていきたいと思います。ということもやっているのですが、なかなか簡単にはいかないところです。

答えになっていないかもしれませんが、我々ができることを一個一個やっていければ、と思います。以上です。

【山本委員】

トヨタの山本でございます。

今、いろいろ一度にご説明いただいたものですから、私もまだ頭の整理ができていないのですが、高橋委員さんからもお話がありましたように、岩手の運送業が全国平均で、やはり長いと結果として出ておると思うのですが、中身の分析というのは、これから行っていく、実態として時間が長い、その作業の中身を細分化して、運行時間が長いとか、荷役の作業が多いとか、そういったところを詰めていくという形になると思いますが、まずは岩手の中で、なぜそれが長いのかというところを、しっかり皆さんで詰めていかなくちやいけないのかなと、私も少し感じました。

もし、運行時間が長いということならば、長距離が多いのか、短距離もあるのか。やはり労働力不足によって、何時間も拘束されるということにつながっているのか。当然双方2つの面、作業内容の話、労働力の話、そういった部分を、これから詰めていくのかなと思っておりまして、このデータを皆さんで分析をしていくのだらうなと感じながら聞いておりました。

私は荷主の立場として、今回参加させていただいていますが、荷主というより、我々は顧客の立場です。自動車部品をつくるのに300社ぐらいのサプライヤーさんにオーダーをさせていただいています。荷主は各サプライヤーさんになるわけですし、我々のところには1日200社とか300社来ているという中で、トヨタとしては「荷役の作業などをトータルで下げていきましょう」ということを、いろいろ行っております。そういったものもご紹介できればと考えています。

こんな形で進めていければなと思っています。

【元田座長】

ありがとうございます。

今、分析というお話が出ましたが、これは今後やられるということでしょうか。

【七尾東北運輸局次長】

私、昨日は青森の協議会に行っており、その前は山形にも出席していますので、いろんなご意見も伺っていますし、本省の動きというのにも聞いているところです。

今日、これから説明する資料4に、当県の場合、案の段階の実態調査票がついておりませんが、昨日の青森では案段階のものを配布しておりました。手元にないとイメージが湧きにくいかもしれませんので可及的速やかに、できるだけ早く今日ご出席の方々にはご覧頂き、それからさらには実態調査を進めていくに当たりまして、関係者全員にご覧いただくべく流させ

ていただきたいなと思っております。調査は様式や細かく記載例などで説明していますが、これはなかなかドライバーさんに書いていただくにはつらいかもしれないなと考えるところもあったのですが、あえて今回の協議会を実りあるものにするためにかなり色々なことを聞いています。これは貴重な分析の材料になると思います。中央協議会で案として示したのですが、工夫されており、さらに自由意見欄もありますので、分析する際に、かなり役立つかなと思っております。

【元田座長】

ありがとうございます。

それでは、次、高橋会長さんは先ほどおっしゃったのでよろしいですか。わかりました。それでは日本通運の佐久間委員、よろしくお願いします。

【佐久間委員】

私のほうになりますと、トラック事業者の立場ということになると思います。我々のトラック事業者としては、長時間労働の解消というのは長年の課題でございます。先ほど、いろいろな実態のご説明をいただきましたけれども、懸案事項につきまして、こういう協議会が開催されることは、非常にありがたいと思っているところでございます。

協議会の中で、長時間労働の解消を、これから具体的に話をさせていただくとは思いますが、事業者にとって非常にメリットがあると考えております。物流の効率化であるとか、そういうことがトヨタさんからも話がございましたが、そういった内容を、お互いに考えるという部分にも繋がって行くのだろうと期待しています。

私どもも知恵を出していきたいと思っておりますが、皆さんからも、いろんな知恵を頂きまして、協議会が行われることを期待しています。

ただ、実態は楽観できる状況では無く、人手不足の問題とか、我々事業者は、従業員が喜んで働いてくれるように、どうしたらいいものか、（長時間労働を含め）課題が多岐に渡っており、難問だと考えています。

大手事業者として、（運送事業者・荷主）いろいろな立場で参加させていただいていると思っておりますので、よろしくお願いいたしますと思います。

【元田座長】

ありがとうございます。

それでは、中平委員よろしくお願いします。

【中平委員】

中平でございます。

トラック事業者の立場としてお話しします、私どもの業界といたしましては、常に、（荷主との）付き合いには、長時間労働があるわけでございますが、依然として運転時間、労働時間が長いといった現実でございます。このように業務改革（の協議会）に出していただいて、幾らかでも時間短縮できるように、早急に話し合っていかなければならないと思ってございます。どうぞひとつよろしくお願いいたします。

【元田座長】

ありがとうございます。

では、小野寺委員お願いいたします。

【小野寺委員】

小野寺でございます。

労働時間、それから拘束時間の問題ですが、この協議会で、出発から終業までの間でハンドル時間がどのくらいあるのかというもの、荷主の待機時間が総時間の中で、どのくらいを占めているのか、そういうことを話し合う非常に、有意義な機会と考えております。

ある荷主などは、取引環境というものもありますが、非常に危機感を持っています。今後、我々の荷物を本当に運送屋さんは運んでくれるのかと、そういう危機感を持っています。これは、やはり労働力不足ということもあり、運送業界全体が長距離輸送に対して、一様に難しいということ、荷主に都度あるごとにお話しするものですから、逆に荷主の方が、「今から4年、5年後、運送は大丈夫なのか」というような危機感を持って、我々と一緒になって取り組んでくれるという状況が、今、あるような感じがします。

作業時間の問題になりますと、従来は「車上渡し、車上おろし」でドライバーは、その間は待機にして休憩時間にしていたところが、我々のドライバーが積み込み作業を行う、その作業が附帯事業の中に入っているのかというと、これは入ってはいない。これらが、もろもろ我々

の業界、ドライバーに労働時間として加算されてしまう。このような状況を荷主も大分理解してきていますが、今日の、こういう機会を重ねるごとにいろいろな面で荷主との交渉も非常にしやすくなるのではないかと、私は期待しているところでございます。

【元田座長】

わかりました。非常に現場の状況がクリアに説明いただけたと思います。

岩手労連の下野さん、よろしくお願いします。

【下野委員】

私は、お集まりの事業主様、運送会社の委員の下で、現職のドライバーでございまして、本日も、夜間、青森まで走り帰って参りました。

ドライバーの立場から感じるものを話させていただきたいと思いますが、この資料の中で私が一番驚いたのは、初めて目にした資料で、精神障害や心臓障害、病気等でお亡くなりになる方がトラック関係は多いんだなということです。

過酷な産業だという認識を持って、私もドライバーに志願した訳ですけれども、こういったデータを見ると想像を絶するような産業だなと実感しております。

この拘束時間、今、小野寺委員さんからもお話がありましたが、拘束時間が長くなる主な理由を私もいろいろ考ますと、どうしてもドライバーは朝点呼して、事業所を出発して荷主さんに荷物をいただいて下ろし場所に下ろして、帰り荷をいただいて帰ってくる。大幅な気象状況の変化、渋滞がない限りは「運転時間」というのは計算できます。事故や気象状況などで予定が狂う場合もありますが、一番私が実感するのは「手待ち時間がちょっと長い」ということです。私の事業所の中でも飲料を配送している事業所がございまして、どうしてもトラックが来てもすぐ積んで出せない、要は準備する間の時間がかかるということで、手待ちで止まっている時間が長い部分があると。それも拘束時間に含まれますので、総労働時間が長くなっているのかなというのが実感です。もちろん、お待たせする事業者さんにも事情があり、仕方がないと思いますが、長くなっているという実態には、そういうものが多少は（影響が）あるのかなという実感は受けております。

その他に関東方面がある場合、どこの事業者さんも運行していると思うんですけども、時間的にツーマンで運行すれば連続運転時間や休息時間はクリアできると思いますが、どうしても単価的、コスト的に見合った運賃がいただけないので、ワンマンで出してやるしかない。

それで労働時間も増えるのかなと。資料を見ながら思ったことを述べさせていただきましたが、こういう場で意見を述べさせていただくという機会が、あまりございませんので、的を射ない発言で申しわけございませんが、私の思ったとおりの考えでございます。

【元田座長】

ありがとうございました。実際のドライバーさんのお話は、大変貴重だと感じております。

荷主さんの立場、それから物流業者の立場、それぞれ出していただきましたが、なかなか事態が深刻だというのが、先ほどの資料の説明からも浮かび上がってくるところであります。

一昔、二昔前は、トラック業界に限らず、ドライバーさんはどこでもいらっしゃるという認識だったと私も感じていたのですけれども、このままいくと産業として成り立つのか、そこまですべて何か来ているような感じがしたところであります。

【弓委員】

私からも一言、補足説明させていただきます。

労働時間の問題、先ほど担当課長のほうからも説明しましたとおり、岩手県の平均というのは全国平均より117時間上回っておりまして、全国都道府県別に見ますと山形県に次いで2番目に長い水準でございますが、これを上回って、運送業が長時間労働になっております。私も、この岩手県の平均が全国で2番目に長いという時点で、これは大問題であると考えているところでございますが、運送業はさらに深刻な状況になっております。これを改善しなければならないということでございます。

また、こういった長時間労働の要因として、人手不足というのはもちろんあると思っております。ただ、今の状況、経済情勢も地方には波及していないと言われながらも回復傾向が見られまして、また復興需要もある中で岩手県の状況、有効求人倍率、仕事を探している人に対しての仕事の割合を見ますと1.23倍という状況にあります。これは、1人の求職者の方に対して1.23件の仕事があるという状況でございまして、仕事を探してハローワークに来ていらっしゃる方がどんどん減っており、震災後、最低を更新している状況でございます。

また、今度は離職の話を申し上げますと、若い方々にどうして前の仕事をやめましたかというアンケートを平成25年度に厚生労働省が行っておりますが、これによりますと、辞めた理由の一番が「労働時間が長いから」なんですね。人がいない状況においては、1人あたりの労働時間が長くなる、そうするとやめてしまうというまさに悪循環に陥ってしまうといった状況で

ございます。

中長期的に見ますと、なかなか労働力が一気に増えるということは考えにくい状況でございます。まして、コストの面ですとか仕事の仕方としてなかなか難しい部分があるとは思いますが、やはりこれまでの仕事のやり方でもし変えられる部分があれば変えていかなければ、労働時間を短縮していくことはなかなか難しいのかなと思っております。ぜひとも皆様にお知恵を拝借できればと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【元田座長】

ありがとうございます。

労働時間の話が出ましたけれども、議題3でそれに関連するご説明があるわけでございますので、ここで次の議題に移らせていただきます。

(3) トラック運送事業における長時間労働の実態調査について

【元田座長】

議題3のトラック運送事業における長時間労働の実態調査につきまして説明をお願いいたします。

〔事務局より資料4説明〕

【七尾東北運輸局次長】

ちょっと補足です。昨日青森で配られました実態調査票がありますので、ご参考までに配付させていただきたいと思っております。初めからあればご覧いただく時間が十分あったとは思いますが、この調査スケジュールをご覧いただきますと、調査票を中央で確定後8月にトラック協会さんを経由して事業者へ郵送されます。この期間約1カ月をみていますので、内容について、ここはどう対応するんだという確認作業も十分可能と思っております。

また、調査票の4行目、「運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用しない旨を周知」ですが、ここは極めて重要なところと考えます。

さらに、調査対象者のところが「各都道府県20社以上の事業者から100ドライバー分を回収する」とされており、ここが赤字になっております。ここも重要なポイントです。

それから、調査内容の2行目に、「9月の14から9月の20日の7日分を調査対象期間とする」

となっております。これが、実はいわゆるシルバーウィークに少しかかることになる。青森でも言われましたし、山形もでしたが、荷が余り動かないときではないかということです。確かに、農産物であればこういう時期に動くとか、種類により動くとき、動かないときがある。調査時期として一般的に適切かどうかということを青森、山形で発言があったところです。ただ、それを考えるときりがありません。これは先ほどのロードマップにあるように、この時期でまずは調査を実施させていただいて、その調査票の中の自由意見欄に色々記述していただくこととしたいとの考えです。色々自由意見のところでも補足していただくと、より実態の把握につながると思います。ご不明な点は、事業者さんからご質問をいただいたり、逆にトラック協会さんが補足して頂いたりする形で行えば、かなり中味ある記載をお願いできるかなと思います。これはぜひ社長さんからもドライバーさんにお声がけいただければと存じます。

ちょっと補足でしたが、ご質問があればいただきたいと思います。

【元田座長】

ありがとうございます。

この件につきまして、何かご質問、ご意見ございますでしょうか。

【小野寺委員】

ここに「調査対象者は30台以上で長距離輸送を対象とする」となっていますが、この「30台以上」は、何割ぐらい長距離輸送を行っている事業者が対象となるのでしょうか。

【事務局 宮澤】

30台以上ということではなく岩手県においては「事業全体の半分以上の長距離輸送」を勘案しながら事業者を選定させていただく予定となっております。

【佐久間委員】

事業者の選定についてですが、今回の取り組みの趣旨からすれば、中小企業の内容になっているのでは思われますが、大企業は対象にならないのですか。

【事務局 宮澤】

おそらく大企業は入れない方向でございます。

【元田座長】

ドライバー用のこの調査票ですけれども、この回収はどのように行うのでしょうか。

【事務局 宮澤】

事業者で集めていただいて、事業者ごとに全部報告いただくということになっています。

【佐久間委員】

分析会社さんにダイレクトではないのですか。

【事務局 宮澤】

各会社さんにお送りして、会社の状況と所属するドライバーさんの分を直接回答いただきます。協会を通じてコンサルに行きます。封筒に入っているのも、事務局の目には触れない予定です。

【元田座長】

要するに会社がドライバーの調査票を見るということになると、マイナスでは無いかという感じがします。やはり会社にとって不利なことは書けない、そういうことが出てくるのでは無いでしょうか。個別に袋に入れて回収するとか、そのようにしないと心配な感じがします。

【七尾東北運輸局次長】

ただ今のご意見で、確かにその部分をどう扱うのか、そこを気をつけないとせつかくの調査が不十分なものとなると思いますので、そこは考慮されるように対応いたします。ここではまだフィックスした方向性はありません。

【元田座長】

わかりました。ほかに。どうぞ。

【山本委員】

先ほど、「30台以上の保有で長距離」とありましたが、長距離というのはどういうものでし

ようか。

長距離ということに多分この会議は焦点を当てていくのだろうなという感じはするのですが、その長距離というのは、どのぐらいのことを運送の業界では長距離とするのでしょうか。

我々なんかも発言する内容を準備してくる時に、長距離に該当するのかなと思ひまして確認します。

【事務局 宮澤】

泊が伴うような運送を長距離と考えています。

【元田座長】

よろしいでしょうか。ご質問等ありますでしょうか。

この調査結果というのは、かなり重要な話になると思います。おそらく次回の議題の中心になるのかなという気がしています。

(4) その他

【元田座長】

次の議題ですが、その他というようにございますけれども、皆様から何かご意見等ございますでしょうか。今までのご議論を含めて、全体でということで結構でございます。

【高橋委員】

トラック事業者の立場からお話ししますが、先ほど佐久間委員もおっしゃっていましたが、この協議会は、我々業界としては生の実態を出して状況を改善し将来に渡って我々トラック事業者が、物流の一番の力になるということで、熟慮し頑張っていきますので、実のあるものにしていただきたいということをまず申し上げたいと思います。

そして、先ほど山本委員から長時間労働について、いろいろな疑問を持っているようなお話がありました。乗用車組み立て工場の物流を考えたときに、当社もお世話になっておりますが、サプライヤーが工場の近くにあり、長時間の労働に何故なるのかという疑問もあると思います。

実態としてはやはり、平成元年の物流2法施行による規制緩和ですが、当時は大きな変化というものは無いと思いました。ところが免許制が許可制になり、運賃も認可料金が届出に変わりました。その当時は、トンキロといって我々が料金をいただく道標のようなものがあり、そ

の何割掛けでという実態がありましたが、それが取り払われたのが規制緩和です。我々にすれば非常に負荷がかかる時代になってきたわけです。

先ほどおっしゃっていましたが、岩手県の労働時間が長いというのは、私の個人的な意見になるかもしれませんが、運賃が届出になり、個建運賃のような形のものが出てきています。そうすると、例えば首都圏での物流は、当然利益を上げるため1回転、2回転するのをプラスアルファで事業者は考えると思います。けれども、岩手県では、運行を見直せば時間内で終わるような形で組み立てはできるのですが、今の運賃体系で、稼ぎが上がるまで走ると、岩手県は広いので、どうしても届けて帰ってくるためには十数時間もかかり、長距離運行でなくても、地場運行についても非常に拘束時間が長くなっているという実態があります。そういうところで我々業界の置かれている立場が変化していることが、今になってマイナス面が出てきているというのが状態だと思います。

【元田座長】

ありがとうございます。

その他いかがでしょうか。ご意見がないようであれば、以上で議事を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

それでは事務局のほうにマイクをお返しいたします。

◎閉 会

【事務局 鈴木】

元田先生ありがとうございました。

長時間に渡るご議論で貴重なご意見を賜り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。

また、次回開催の日程等につきましては、追ってご連絡させていただきます。

本日はありがとうございました。