

第5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

日 時：平成28年10月27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】

定刻前ですけれども、皆さんおそろいになりましたので、ただいまから第5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、まこと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たします。

初めに、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、第5回の本協議会の議事次第、あとは委員名簿、出席者名簿、配席図となっております。

次に、当日配付の資料になりますけれども、第4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資料でございます。

続きまして、カラー刷りのもので、資料1ですが、トラック運送事業の長時間労働改善に向けたパイロット事業（案）、続きまして参考資料として、トラック輸送取引環境の実態調査票、次に、一枚物でトラック運送事業関連の動きについて、続きまして、参考資料2で下請等中小企業の取引条件の改善に関する関係府省等連絡会議について、続きまして、参考資料3トラック運送分野における大企業ヒアリングの実施結果について、続きまして、参考資料4トラック運送業の大企業ヒアリングの実施、続きまして、参考資料5取引条件改善等に向けた今後の政府の取組についてという一枚物です。

次にナンバーを振っていないのですけれども、業務改善助成金の拡充のご案内という一枚物の資料です。最後に、キャリアアップ助成金の見直しという一枚物の資料でございます。

以上、不足等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

続きまして、委員のご紹介ですが、本来であれば全ての委員の皆様のご紹介をさせていただくところではございますが、委員については委員名簿、本日のご出席者については出席者名簿にてご紹介にかえさせていただきますと存じます。

なお、本日は、岩手県商工会議所連合会の猿川委員、全国農業協同組合連合会岩手県本部の照井委員、トヨタ自動車東日本株式会社岩手工場の山本委員が所用のため欠席となっております。

それでは、協議会を開催いたしますが、協議会を開催するに当たりまして、6月に東北運輸

局七尾次長と交代した角野次長からご挨拶申し上げます。

【東北運輸局 角野次長】

東北運輸局の角野でございます。

協議会の開催に当たり一言ご挨拶申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、大変ご多忙のところ、ご出席をいただきましてまことにありがとうございます。

トラック事業を含む運輸事業全般につきましては、人手不足が本当に深刻な問題になっているところがございます。特にその要因の一つとしてトラック業界の取引環境の改善ということが喫緊の課題になっているところがございます。

そういった中で、官邸に設置されております下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議におきましては、荷待ちでありますとか、付帯作業の問題、さらには適正運賃、料金の収受でありますとか、多層構造の問題など、さまざまな問題につきまして議論をされているところがございます。

また、7月には中央協議会のもとにトラック運送業の適正運賃・料金検討会が設置され、運賃・料金に関し独禁法に抵触しないよう十分留意しながら検討を進めていただいているところがございます。その結果につきましては、今後策定するガイドラインに反映させていくこととしております。私ども国土交通省はもとより、厚生労働省初め、政府全体にとって改善に向け取り組みを進めているところがございます。

さて、本協議会につきましては、本日で5回目の開催となるわけでございますが、本日はいよいよスタートする実証実験の内容等について協議をいただくこととしておるところでございます。委員の皆様方からご忌憚のないご意見を賜りますよう、どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局 鈴木】

それでは、議事に入りますが、これからの議事進行は座長である宇佐美先生にお願いしたいと思っております。宇佐美先生、よろしくお願いいたします。

◎議 事

(1) 岩手県協議会における長時間労働の改善等に向けたパイロット事業について

【宇佐美座長】

よろしく申し上げます。

それでは、議題1、今日1つですけれども、パイロット事業ということで、岩手県協議会における長時間労働の改善に向けたパイロット事業について、事務局からご説明をお願いします。

【事務局 伊藤】

岩手運輸支局の伊藤です。

パイロット事業について説明させていただきます。

まず最初に、本日、当日配付の資料、中央協議会についての内容についてポイントを絞って説明したいと思います。

去る9月7日、中央協議会が開催されました。内容は、パイロット事業とほかの会議についての報告でした。ほかの会議については、(2)のその他の部分で紹介いたしますが、パイロット事業については1枚めくっていただきまして、全国の一覧と課題について報告がありました。いろいろなものを各県でやってはおりますし、着荷主もあつたりなかつたりと結構ばらけておりますけれども、東北6県に限って紹介させていただきますと、青森、山形、福島が農産物、秋田は紙ほか、宮城は計器となっております。青森の場合は東京にある市場までということで着荷主あり、山形は横浜市場までということで着荷主あり、福島が会津地区のJAの集荷場から横浜、川崎市場ということになっております。

予算別ですが、秋田、山形、福島が今年度は厚生労働省予算、青森、岩手、宮城が国土交通省予算でパイロット事業を実施いたします。

そして、国土交通省・東北運輸局予算のパイロット事業は7月下旬に社会システム株式会社に委託することが決定いたしました。社会システム株式会社は、東京都に本社があるコンサル会社で、地域交通・総合交通計画に実績があり、東北運輸局でもかなり以前から交通施策の調査を何度も委託している会社であります。

それでは、本日出席していただいておりますので、担当者をご紹介します。

企画調査グループ課長補佐の東野さんです。（「社会システムの東野と申します。よろしくお願いたします」の声あり）

第3回の協議会で、委員の皆様にもコンサルに丸投げしないようにとくぎを刺されましたけれども、実際に着手してみると、なかなか一筋縄ではいきませんで、連絡をかなり密にして事に当たっております。

それでは、資料のパイロット事業の部分については、苦労話を含めて東野さんにご説明して

いただきます。

[事務局より資料1に基づき説明]

【宇佐美座長】

ありがとうございました。いろいろ本当大きな問題がいっぱいある中で、今回のパイロット事業の内容というのが出てきました。今回のように、特にここの部分、こうやって結構頑張っていたいてはいると思うんですけども、何かそれに関係するようなところで、こういうことはどうだろうかとか、何かもしご意見等があったら出していただけたらいいなと思います。ほかの質問等もありましたら、どんどん出していただければと思います。では、よろしくお願ひします。

【武部委員】

すみません、調査したときの苦労話というのもちょっと、そこら辺もお聞かせ願ひます。

【社会システム 東野】

やはり事業者さんと運送事業者さんは結構長いつき合いを重んじておりまして、荷主さんに對しましては、ちょっとこれ以上言いにくいかなというところをすごく気にされていたというか、あとはやはり労働時間を短縮するということは、ドライバーさんの単価にも、対価にもかかってきますので、そちらの方を今後どうしていくかなというところで苦労されているような状況がありました。

【宇佐美座長】

そこは本当気になる場所ですね。だから、報酬の体系がちょっと長時間労働を生むようなところにもつながっている、なかなか解消しづらいところにあるのかな。

【社会システム 東野】

結局のところ、時間外労働込みでお一人、ドライバーさんの対価ということで、事業所さんも計算しておりますので。

【宇佐美座長】

運送事業者で盛岡から宮古に行って、そこからまたどこかへ行くというような感じになっていたりすると、なかなか宮古の事業者だけでは賄えなかったりするんですよね。だから、その辺も大変なところなのかなとは。

【社会システム 東野】

はい。結局のところ、やはり運送事業者さんも不足している状況の中で、荷主様も苦勞されている状況があったようです。

【宇佐美座長】

ありがとうございます。

それでは、ご質問、ご意見等、よろしく申し上げます。

【久古谷委員】

確認なんですけれども、8ページで、運送業者B-1者があるんですが、ちょっとこの労働時間の記述がっじつまが合わなくて、何か所定外がちょっと長過ぎる感じがして、本当にこの数字なのかなという疑問があるんですが、少なくとも総労働時間から時間外を引いてやると平均がマイナスになるし、最大月も極端に短い所定内労働時間になって、ちょっとこれ数字が合っていないのかなという気がしますが。

【社会システム 東野】

総労働時間外を時間外労働としているようですね。事業者さんを同じ事情でちょっと並べられないかなというのは思います。

【久古谷委員】

じゃ、恐らく総労働時間と書いてあるのが所定内労働時間が誤って書かれている可能性があるということですかね。

【社会システム 東野】

はい。

【高橋委員】

今月の10月25日の日経新聞の1面にドライバーが不足しているという記事が出ているんです。この中においては、もう2015年に80万人のドライバーが1年後には3万人減っているという、数字も出ているんです。ですから、岩手県の内陸で商売している人間からすると、こういうふうな現状を非常に大きな問題として認識しているんですが、この宮古の荷主さんについては安ければいいみたいな字句も出ていますけれども、そういった認識がまだあるのかなとまずびっくりしたということと、あとパイロット事業の今後2通りの改善に絞ってということで、30分出勤時間を早めるとか、いろいろ後にするとか一応改善出ていますけれども、私からすると、やはり当然ドライバーの賃金をもう安くするということはあり得ないと思うんですよ。拘束時間を減らしたなり、給料が下がるシステムでは、30分出勤遅くなっても、大した改善というふうには思わないです。ですから、私はこれから荷主さんに対しては、ドライバーもいなくなる現状で、例えば高速料金は負担しないのであれば、ますます事業者は離れていきますということをもっともっとPRして、その分が負担しきれなければ、じゃ荷主さんとして、例えば首都圏のどこかに倉庫を借りてでも在庫を持って運送会社の負担を減らそうとか、もっと踏み込んだような提案を期待しています。

【社会システム 東野】

盛岡での倉庫をお借りして、そこにちょっと置けないかなというのも提案させていただいたんですけれども、やはりコストがかかるということはちょっと今回はやりたくないということで。

【高橋委員】

でも、その倉庫を借りる以上にずっと高速料金、ドライバーいなくなるというのはそれどころじゃないコストがかかると思うんですよ。非常にお客様に、うちが、運送業者がいなくなると、最終的にあなたの仕事は誰がするんですかと。事務の従業員が大型免許取って配送するんですかというようなところまで突き詰めるべきと思うんですよ。だから、人がいない、ドライバーがいらないという状況はちょっと余り認識が少ないのかなということを思っています。やはりそんな感じで。

【社会システム 東野】

東京本社さんがある事業所さんなので、なかなか支店だけでは難しさもあるのかなと。

【事務局 伊藤】

ちょっと補足させていただきますけれども、今回、パイロット事業としてやる項目ではないのですけれども、問題として、はっきり運送事業者さん出ちゃっているのが高速道路の料金を払ってほしい、本当はという部分です。あと、出待ち時間が長いというのがはっきり出ちゃっているんですよね。それから発注依頼が遅いとかという話も。問題は問題としてはっきりもう明確に出てしまっただけでこのとおりに協議会で言っているのです、今回のパイロット事業にやれるやれない人は別としても、発荷主には最終的な報告の段階では言わざるを得ない状況になりますので、今回荷主についてやっていただけるといのは、今の時点で急に言われてもということで、準備などができるのが、とにかく発注依頼が前倒しできそうなものについては協力させていただきますので、その点についてはぜひやりますと。それから、B-2、B-3について出勤時間を30分ですけれども、実は前のほうに4時間後ろ倒しを既にしてしまっている会社がありまして、さらにどうすればいいといったときにさらに30分という形で出てきたので、やらないときに比べれば4時間半以上という形になります。ただ、B-3についてはまだそれをやっていないので、じゃ何時間という部分が固まらなかったで、合わせて30分以上という形になっていますので、やりようによっては4時間かもしれないし、2時間かもしれないし、そこはやってみて試行錯誤の結果という形になります。

今回、あとフォークリフトの関係も、ぜひもう一人ふやしてくれば荷待ち時間が短くなるんだけれどもという形ですけれども、やはりコストの関係がありまして急には雇えないし、あと今いる2人との調整もとれないので、今回は勘弁してくれという形で回答を得ていましたので、結局今できるのはこのパイロット事業案ということで、事務局も含めて検討した結果、なっていました。

【宇佐美座長】

なかなか引き受けてもらうところで、相当苦労されていたところで、ここをまずここまでやっていただけることになったというところは大きなところではないのかなという印象ではあります。ほか、いかがでしょう。

【久古谷委員】

今後実施するパイロット事業については、先ほど事務局からもお話があったように、可能な範囲でということでは絞られました結果だろうと思います。私、労働局の局長という立場からしますと、先ほど時間外労働を少なくするというと労働者の手取りの賃金が少なくなるので、そのことも考えないといけないよというようなお話ありました。それ自体は確かにそうだろうと思うんですけども、今回の結果を見ますと、時間外労働が100時間とか、平均で100時間とか70時間、あとB-1のところのあたり、信用すると時間外労働が月間で166時間というような結果が出ていまして、私のほうの労働行政で労災の関係で過労死かどうかという認定の一つの基準が発症前1か月間におおむね100時間を超える時間外労働が認められる場合、あるいは、発症前2か月ないし6か月間にわたって1か月あたりおおむね80時間を超える時間外労働がみとめられる場合には業務と発症との関連性が強い、ということで、過労死なのかどうかというのを判断しているところなんですけれども、その基準を超えるような値が一番長い方じゃなくて平均値で出ているというのは、労働者の健康問題ということから考えればかなり問題ではないのかなと思っております。ですから、そこは手取り額という話はあるにせよ、このかなり長い時間外労働につきましては、もう少し見直しを図ってもらうことが必要なのかなど。ちょっとこのパイロット事業の中で行うかどうかは別にして、私どもの労働行政からの一般的な見解からいえば、ちょっと長過ぎるんじゃないですかというのが率直な感想です。

【宇佐美座長】

何かコメントは。

【角野委員】

先ほどのコメントでありますけれども、まず質問ですけれども、資料の15ページの運送事業者B-3の中で、改善基準告示の遵守が安全につながるとは限らないというご意見がありました。それについてもう少し詳しく説明をお願いします。

【社会システム 東野】

こちらのほうは、例えば高速道路を淡々と走るよりは、景観を見ながら一般道路を利用だったり、ドライバーによって連続運転時間が4時間をオーバーしても早く着いたほうが体が楽であるとか、そういうことをおっしゃっていたんですが。なので、改善基準告示を時間で守るだ

けではないんじゃないかという、少しちょっと古い考えなのかもしれないです。

【宇佐美座長】

ただ、それは危険な考えですよ。ダメージが蓄積しますからね。

【角野委員】

4時間1分ならいいのか、2分ならいいのか、際限がなくなりますね。そう言うのは。

【社会システム 東野】

この事業者さんは、やめる方が少ないということは、皆さんがご高齢なんですけれども、昔のドライバーといいますか、俺はこのやり方でやるとか、俺は一般道路でずっと関西方面まで行ったりしてとか、何となくちょっと体には負担がかかっているのかなとは目から見れば思いました。

【宇佐美座長】

よろしいですか。

【角野委員】

これはコメントのほうですけれども、こういった改善の取り組みはできるところから一つずつやっていくというのが大事なので、そういう意味では今年のこういう取り組みも大切なことだと思います。それで、また今後いろいろ進めていく中で、少し考えていただければと思うのは、やっぱりこういった取り組みは荷主さんと運送事業者両方にメリットがないと息が切れてしまうということもあるし、この取り組みが終わったらまた元に戻っちゃうということもあり得ます。そういう意味で、両方にうまくメリットが出るようなそんな仕組みがないのかなと思います。今の問題は、リスクもコストも全部運送事業者が背負っているところに一番の問題があると思うんですね。ですから、運行に伴うリスクは運送事業者が持ち、出荷の遅れだとかそういうのを伴うリスクは荷主さんが持つ。そのかわりそこを効率化したときの得る果実は、例えば出荷のおくれを無くしたりだとか、そういったときの果実を荷主さんのほうに入るようにして、定時運行できたときの果実は運送事業者さんのほうに入るとか。今はその辺が全部運送事業者さんに頼っている。リスクとコストをうまく切り分けるような、何かそんな仕組

みが出来ていけばいいのかなというふうに考えます。

【宇佐美座長】

来年度は着側のほうもこれに入ってくるということなので、そういう三者の中で運送会社が全てリスクを負うというところじゃないところを、全国でも同じようにされているので、そういった中から何かちょっとでも見えてきたらいいかなと思います。

ほか、いかがでしょう。

【小野寺委員】

小野寺ですけれども、このヒアリングの中にある高速道路料金を収受できない、その状況の中で、営業利益を上げればいいと思うというこのB-3の方の内容なんですけれども、そもそもこの我々運送業界と、それから荷主側に立った場合に、荷主側の、今ドライバー不足しているということ、ドライバーの不足だけじゃなくて荷主側にも恐らく労働者の不足が十分発生されていると思うんです。これからますます人が少なくなるわけですから、我々業界だけの問題じゃないと思うんですが、今おっしゃったように、コスト面の問題、私、一関の支部で荷主懇談会を開催したときのお話なんです、今まで運送業界というのは本当に昔はどんぶり勘定みたいな話されて、運賃の収受もなかなかできなかったというようなことなんです、製造業者そのもの自体が私はどんぶり勘定だと思っているんです。受注してくるのに、要するにこれ幾らで受注して、その受注した金額を工場に、会社に持ち帰ってきて、その受注金額で出すという、コスト計算というのが全然できていないんです。10円でとってきたから10円で作りますと。今座長がおっしゃるように、我々業界に入れば、全てのコスト計算されたままで合わないというものが全て運送業界に、じゃ運送業者さんに運賃をお願いしたらというようなことがずっと継続されてきているんです。ですから、このパイロット事業の中身でも、今私この説明を聞きながら、本当に荷主として我々運送業界でも人が足りないわけだが、荷主として本当に今からの製造をしていく場合に、人がいて、そしてずっと製造できるか、そして運ぶ人がなければこれもできない。そういう中で、荷主さんがどういうふうに今後考えていくのかというのは、もっともこの辺に踏み込んでもいいんじゃないかと思うんです。

【宇佐美座長】

難しいところですね。このパイロット事業の中で、できるとかいうのはなかなか難しいとは

思うんですけども、そういうところは問題としては十分見えてきていると思うので、ずっとこういう場だったりいろいろな場で検討はされていくことなんだろうなと思います。

【小野寺委員】

だから、やっぱり荷主懇談会を、最大限に懇談会を開催しながら我々これから荷主さんのほうの中身というのをお互いに知っていかないと、なかなか難しい問題だと思うんですね。

【宇佐美座長】

もっと言うと、高速道路料金の話、付加する、付加しないというところで、そうするとじゃ合板の値段はどうなるんだとかいうところが出てきたりしますけれども、本来でいえば適正な料金を付加していった大丈夫なビジネスモデルをつかって商売するというのが本当はもっともな、当然なところだろうと思うんですけども、今はなかなかそこがちゃんと回っていないだろうなという認識かなと。

【小野寺委員】

我々も、だから製造業者もやっぱりそういうところを我々が適正な運賃收受とともに、やっぱり適正な価格で受注して、そして販売すれば、我々にもその還元があると思うんですね。もうそれのその差額が全部我々運送業界に負担されてきているわけですから、もう最終的にはじゃ運賃のほうでということになってくると、どうしても収支がとれないと、意見です。

【宇佐美座長】

これは、重要な意見ですけども、今回のパイロット事業についてはこれで進めていきたいと思っておりますけれども、よろしいでしょうか。

はい、では議事の1のほうを終わりたいと思います。

事務局のほうは今出た意見を拾えるものは拾って、次に進めていただければと思います。よろしくをお願いします。

(2) その他

【宇佐美座長】

では、2番目のその他ということですけども、説明をよろしくお願いたします。

〔事務局より参考資料1から5について説明〕

【宇佐美座長】

ありがとうございました。

ほかに何かございますか。

〔事務局より参考資料6、7について説明〕

【宇佐美座長】

ありがとうございました。

ということで、今日の用意されているものはこれで全てだと思いますけれども、他にご意見等ございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、ほかになければ、以上で議事を終了させていただきたいと思います。

すごくスムーズな議事進行に、ご協力いただいて、ありがとうございました。

◎閉 会

【事務局 鈴木】

宇佐美先生、ありがとうございました。

最後に、閉会に当たりまして、岩手労働局、久古谷局長からご挨拶申し上げます。

【岩手労働局 久古谷局長】

労働局の久古谷でございます。

本日は、お忙しい中、この協議会に参加いただき、まことにありがとうございます。

本日は、いろいろ皆様からご意見はあったところですが、事務局案のような形で今後パイロット事業を進めるということで結論が出たところでございます。

事務局からのコメントありましたように、今回のパイロット事業のための調査で、手待ち時間をどう解消していくか、あるいは適正なコスト負担をどうしていくのか、この2つがやはり大きな問題点というのが示されたと思います。このあたりがやはり荷主の方とトラック運送業者の方のパートナーシップというか協力関係等も必要になってくると思いますので、今後パイ

ロット事業の実施とともに、最終的にはこの協議会で何らかの提言等の形をとっていけたらというふうに思っているところでございます。

また、今回の調査で、図らずもトラック運転手さんの長時間労働の実態というのが明らかになったと思います。

それで、長時間労働に関しましては、最近マスコミ等で某広告代理店も出ていますが、やはり過重労働による労災事故、過労自殺という問題が出ておりますように、やはり過重労働を解消していくというのも今後に向けた問題点の一つではないかというふうに思っております。ちょっとPRになってしまうんですけども、厚生労働省では11月を過重労働解消キャンペーン期間というふうに位置づけておまして、今月、10月は事前の準備ということでしておまして、さまざまな取り組みを行っているところでございます。過重労働に関しましては、やはり健康障害にもつながりかねないものでありますし、またこれから年末年始を迎えて、やはり当県においては路面の凍結とか積雪ということで、交通事故も発生する可能性は高くなっておると思います。これにつきましても、年末年始の無災害運動というのも、これは11月を準備期間ということで、12月1日から来年の1月31日まで「いわて年末年始無災害労働運動」というのを今年も実施する予定でございます。トラック運転手の方につきましても、やはり長時間労働の問題、あるいは交通災害の問題というものがございまして、社会的にも関心が非常に高くなっているところだと思っております。労働局としましても、本協議会でこれからさまざまな議論があると思うんですけども、引き続きトラック運転手の方々の労働条件の確保や改善に向けて一緒になって取り組んでいきたいというふうに思っております。

このあたりにつきましても運輸支局さんとの協力も非常に大事であるというふうに思っておりますので、今後ともよろしく願いいたします。

本日は、まことに熱心な議論、ありがとうございました。

【事務局 鈴木】

長時間にわた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。

予定の時間よりも早いですけれども、これで本日の協議会を終了させていただきます。

次回開催につきましては、追ってご連絡させていただきますので、よろしく願いいたします。

本日はありがとうございました。