

第1回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

宮城県協議会

日 時：平成27年7月31日（金曜日）

13：30～

場 所：（公社）宮城県トラック協会 3階会議室

◎開 会

【司会 今泉】

お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまから第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善宮城県協議会を開催させていただきます。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しいところを、またお暑い中、ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

私は事務局を務めさせていただきます宮城運輸支局輸送監査部門の今泉と申します。座長に議事の運営をお願いするまでの間、進行役を務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

また、本日は、報道関係者の方々が取材に来られていますので、よろしくお願いいたします。

初めに、本日出席の皆様方をご紹介いたします。お手元の委員名簿をごらんください。名簿順にご紹介いたします。

公立大学法人宮城大学事業構想学部教授の徳永幸之様です。

一般社団法人東北経済連合会地域政策部長の菅原秀徳様です。

仙台商工会議所の中小企業支援部次長の相田雅博様におかれましては、本日所用のため欠席とのご報告を受けております。

一般社団法人宮城県経営者協会事務局長の高山健司様です。

全国農業協同組合連合会宮城県本部管理部長の都築祐一様の代理出席で、総務人事課長の庄司文隆様です。

日本製紙株式会社石巻工場工場長代理の川上正智様の代理出席で総務課長代理の村上義勝様です。

アイリスオーヤマ株式会社本部工場長兼角田工場長の清野寿生様です。

生活協同組合連合会コープ東北サンネット事業連合物流本部物流グループ統括の高久亨一様の代理出席でドライ統合物流センター長の佐久間浩之様です。

株式会社庄子運送代表取締役の庄子清一様です。

古川貨物株式会社代表取締役の千葉孝男様です。

日本通運株式会社仙台支店業務次長の金澤宏人様です。

全日本運輸産業労働組合宮城県連合会執行委員長の佐々木弘昭様です。

全国交通運輸労働組合総連合宮城県支部委員長の石井浩二様です。

公益社団法人宮城県トラック協会会長の須藤弘三様です。

宮城労働局の土田浩史局長です。

東北運輸局永松健次局長です。

東北運輸局宮城運輸支局千葉美記支局長です。

出席者につきましては以上でございます。

◎挨拶

【司会 今泉】

続きまして、宮城県協議会の開催に当たりまして、宮城労働局並びに東北運輸局よりご挨拶を申し上げます。

初めに宮城労働局土田局長よりご挨拶申し上げます。

【土田宮城労働局長】

ただいまご紹介いただいた土田でございます。委員の皆様におかれましては、大変ご多忙の中、また暑い中ご出席いただきまして、本当にありがとうございます。また、日頃より労働行政の推進につきまして、ご理解、ご協力賜っていることにつきまして、この場をお借りして御礼申し上げたいと思います。どうもありがとうございます。

さて、厚生労働省におきましては、昨年来、日本再興戦略、あるいは過労死等防止対策促進法が議員立法でございますが成立したということを受けまして、重点的な監督指導とともに、長時間労働の削減や年次有給休暇の取得促進ということを中心といたします働き方改革というものを事業主の皆様に対して呼びかけてまいったところでございます。

また、現在開催中の通常国会には、これまでの猶予措置を廃止しまして、中小企業におきまして月60時間を超える時間外労働に対する割増賃金の割増率を2割5分から5割に引き上げることなどを内容といたします労働基準法の一部改正（案）を提出しているところでございます。

トラック運送業におきましては、総労働時間が長いという現状がございます。また、業務上の脳・心臓疾患によります労災支給決定件数におきましても、業種別では、運送業、職種別にも自動車運転従事者が最も多くなっているという現状がございます。このことにつきましては、先週7月24日に閣議決定されました過労死等の防止のための対策に関する大綱にも記載されたところでございます。

長時間労働の抑制のためには、トラック運送事業者の適切な運行管理ですとか、あるいは労働時間管理が必要なことはもちろんではございますが、荷主都合の手待ち時間の問題など、ト

トラック運送事業者のみの努力では困難な事情もあることも事実でございます。このため、このたび全国的に国土交通省、地方運輸局と厚生労働省が連携いたしまして、荷主、トラック運送事業者を初めとする関係者の皆様のご理解を得ながら長時間労働抑制のための環境整備を進めてまいりたいと考えたところでございます。

この被災地でございます宮城県におきましては、復旧、復興のために、また今後の地方創生のための社会的インフラといたしまして、物流を維持、発展させていくということが非常に重要となってくるかと思えます。また、そのための人材確保という観点からも働きやすい、魅力的な職場づくりというものが必要となってくるかと思えます。本協議会がトラック運送事業における労働時間を取り巻きます課題につきまして、関係者の認識の共有を図りながら、トラック運転者の長時間労働の抑制に資するための各種取り組みを進める上でより大きいものとなりますようお願い申し上げます。開会に当たりましての挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【司会 今泉】

はい、ありがとうございました。続きまして、東北運輸局の永松局長よりご挨拶申し上げます。

【永松東北運輸局長】

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。

委員の皆様方には大変お忙しい中、また非常にお暑い中、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。

また、私どもの国土交通行政に対しまして、日頃より格別のご理解、ご協力をいただいていることにつきましてこの場をお借りして、厚く御礼を申し上げます。

ただいま土田労働局長のご挨拶にもございましたとおり、本協議会はトラック事業における取引環境の改善、長時間労働の抑制、この2つの課題に対しまして、具体的、かつ抜本的な対策を講じることを目的に設置するものでございます。このような目的を達成するために各県労働局、運輸局が事務局を共同で進めるなど、省庁の枠を越えて連携を図ることにいたしまして、5月には既に中央協議会が開催されておりました、7月から8月にかけて全ての都道府県で協議会を開催するという予定になってございます。東北におきましても本日の宮城県協議会が大トリの協議会になります。本協議会、労働基準法等の一部を改正する法律案の提出を契機とし

て設置をするということでございますけれども、先ほど述べましたような課題につきましては、最近になって生じたものではございませんで、かねてから議論されてきたトラック業界にとっては長年の懸案事項でございます。特に最近の労働力不足の状況も踏まえますと、喫緊に解決すべき課題と認識をしてございます。このため、厚生労働省、国土交通省、両省の連携はもとよりでございますけれども、関係するトラック事業者、荷主企業の皆様、経済団体等にもご参加いただいて、本日このような協議会が設置されることになりましたのは、課題解決に向けまして関係者が一体となって取り組む一つの節目といたしまして、大変重要なものができたものと考えてございます。皆さん、ご承知のように、トラック輸送、国内の貨物輸送量の9割を担っておりまして、国民生活の向上、社会経済の維持発展に欠かせない、いわゆる社会的基盤産業と言えるかと思えます。経済の好循環、地方創生を実現していく上でも円滑な物流を確保していくことが大変重要でございますので、トラック産業は非常に大きな使命を負った産業であると言えようかと思えます。

一方で、それを支えているトラック事業者の99%は中小企業でございまして、荷主との関係もあって、事業者の努力ではなかなか課題の改善が難しいというのがこれもまた現実ではないかと考えております。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解決しまして、魅力ある職場へと変革していくことが必要でございます。また、そのためにはコストを適正に反映した運賃収入にできるような荷主の皆様のご理解を求める等の取り組みもまた必要ではないかと考えてございます。こうした観点から、これまでも国土交通省の東北運輸局におきましては荷主との適正取引の推進に向けまして、例えば燃料サーチャージの導入等の交渉に取り組みやすい環境整備でございますとか、運送契約内容を明確にする取引書面化の普及、定着等に努めてきたところでございます。

また、労働力確保という意味では、女性、若年層のドライバーの確保、育成におきまして、女性ドライバーの活躍を広報いたしますトラガール促進プロジェクトを展開しておりますほか、職業としての運転者への関心を喚起することを目的といたしまして、今年度から運輸支局長等による高等学校訪問等も行っているところでございます。

また、不適正事業者の排除、それから参入防止に向けまして、事業者に対する効果的な監査の実施、あるいは処分の厳格化、適正化実施機関への速報制度の効果的な活用、あるいは新規許可時の事前チェックの強化などによりまして、正直者が損をしない適正な競争環境の整備というものにも取り組んでいるところでございます。このように、さまざまな取り組みを進めてございますけれども、いまだ根本的な課題の解決には至っていないのが実情でございます。本

日の協議会、労働基準規準用等の改正をきっかけとした取り組みでございますけれども、トラック業界における長年の課題の解決に向けまして、改善に向けた環境整備を図っていく上で非常に重要な協議会になります。ぜひともご臨席の委員の皆様が一体となりまして実効性があり、課題の根本的な解決につながるような対策を講じるために積極的な運用をいただけるようによろしくお願いを申し上げます。

これから4年間かけて法律の施行までにしっかりとした対策を打ち出していくということでございますけれども、この協議会を活用して関係者の共通の理解を醸成して、ぜひとも具体的な対策がまとめられていくことを期待しております。どうぞよろしくお願いを申し上げます。

【司会 今泉】

はい、ありがとうございました。

それでは、本日お手元にお配りしております資料を確認させていただきます。

初めに、議事次第、一枚物でございます。それから委員名簿、配席図、その後に資料としまして、トラック輸送における取引環境・労働時間改善宮城県協議会設置規約（案）でございます。資料2としまして、トラック業界における長時間労働の抑制に向けた取り組みについてでございます。資料3宮城県協議会の運営等について、続きまして、資料4トラック輸送における長時間労働の実態調査の概要、以上が資料でございますけれども、不足等はございませんでしょうか。ないということで、先に進めさせていただきます。

◎協議会規約について

【司会 今泉】

議事に入ります前に、本協議会の設置に当たりまして、次第3の協議会規約についてご説明させていただきます。

それでは、資料1をごらんください。

本協議会の設置の趣旨等につきましては、ただいまの挨拶の中でお話がありましたので、委員の皆様におかれましてはご理解いただけたかと存じますけれども、この資料の2枚目以降に厚生労働省、国土交通省連名による協議会設置に係る通達を添付しておりますのでごらんください。

まず3ページ目には、本協議会の設置及び構成メンバーですとか、目的などが示されております。

次に、4ページでございますけれども、こちらにつきましては本協議会の運営について示されております。

そこで、本協議会を設置、運営するに当たりまして、規約が必要となりますので、1ページのほうの規約（案）についてご説明をさせていただきます。

規約につきましては、第1条から第8条まで定めております。第1条は名称、第2条は目的、トラック運送業における取引環境の改善及び労働時間の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図ることを目的としております。

第3条は組織でございます。構成メンバーとか、座長の選任について定めております。

第4条、協議会及び活動事項、活動については長時間労働抑制に向けた諸改革に関すること。取引環境の改善に向けた取り組みに関すること。ということで定めております。

第5条は協議会でございます。協議会は、公開を原則と定めております。

第6条、ワーキンググループの設置に関する規定を定めております。

次のページでございます。

第7条においては、事務局ということで、宮城労働局、宮城運輸支局、宮城県トラック協会が共同で事務局を行うと定めてございます。

以上が本協議会の規約（案）でございますけれども、委員の皆様から規約（案）について質問等がございましたら、お願いいたします。

特に意見等がないようでしたら、拍手でもって規約の承認をお願いしたいと思います。

(拍手)

ありがとうございました。

それでは、これ以降、この協議会はこの規約に基づき進めさせていただきます。

◎座長の指名

【司会 今泉】

次に、次第4、座長の指名に入りたいと思います。

先ほどご承認いただきました規約により、座長は委員の互選によりとなっておりますので、どなたか座長の選任についてご提案ございませんでしょうか。はい、お願いします。

【須藤委員】

それでは、座長の選任についてのご提案させていただきたいと思います。

学識経験豊かで、また宮城県トラック事業適正化評議委員会の座長などを務められておられます。まして、我々の業界に精通をされておられます宮城大学の徳永委員にお願いしてはいかがでしょうかでございましょうと思ひまして、提案させていただきます。

【司会 今泉】

ただいま須藤委員から徳永委員を座長にとご提案いただきましたが、委員の皆様いかがでしょうか。（「異議なし」の声あり）

ご異議がないようですので、こちらも拍手でもって承認をお願いいたします。

（拍手）

ありがとうございます。

それでは、皆様のご承認をいただきましたので、徳永委員に座長をお願いしたいと存じます。恐れ入りますが、座長席へご移動をお願いいたします。

これから先の議事進行の取りまとめにつきまして、よろしくをお願いいたします。

【徳永座長】

改めまして、宮城大学の徳永でございます。

今、ご紹介ありましたように、私、宮城県のトラック事業適正化の評議会ですとか、そのほかちょうどこの会議のデータに当たるということになるのでしょうか、パートナーシップ会議、そういったほうもやらせていただいております、そういう意味でこの問題、非常にトラック業界のこれからにとっては一番肝に当たる部分の議論となったと思っております。

パートナーシップの会議の席にも参加していただいている皆さんにも参加いただいているところですので、大体そのあたりの事情はよくご存じかと思ひますけれども、もともとトラック事業というものは、1トンの荷物を何キロ運んで幾らかでの形で始まってきたというところがあるわけですが、近年の物流の高度化、流通の高度化のところにおきましては、ある意味、この物流システムというのが企業の効率化の中で非常に重要な役割を占めているということになるわけですが、そこの輸送部分に関して、どうしても価格の面だけで評価される、価格

交渉のみで行われているという面が見られることが多いわけなものですから、その中でどうしても無理をしながら長時間労働等をやっているというような現実もあつたりするということになります。この問題、なかなか現場で何が起きているかというのが非常に見えにくい世界で、そこでかなり無理が起きているかどうかというあたりが実際事故が起こってみないとわからない状況にもありまして、本当にこのままでいいんだろうかという思いもずっと持っておったところです。

そういう過酷な労働条件というのが労働者不足という問題にも結びついておりまして、私、トラックのほかにバスとかタクシーの問題にもかかわらせていただいていますけれども、そちらのほうでも若い人のなり手が無いという中で、実際に宮城県内のバスの中では、運転手の手当がつかないために、減便せざるを得ないと。要は一番ピーク時、車両をいっぱい回さなければいけないときの人手が足りないということなので、一番ピーク時に減便をしないといけないという状況になってきております。さらには、民営側でやらなくなってきてしまって、市町村のほうでそれを引き受けてやるといった場合も、市町村が委託先を見つけるとなると、これもまた労働者不足の中で非常に難しい状況になっています。

こういう話が実は運輸業界にも起こり得ない話ではないことです。そういう物流の効率化の中で、肝になる部分を完全に外出しをした中で、そこに任せていると実はもう頼めるところがなくなってしまふという事態にもなりかねないというふうに危惧しておるところでございます。

そういう意味で、このタイトルがこの取引環境、労働時間改善のための協議会となっております。どちらかというとな運輸業界のほうを改善してくれと。助けてくれる的なタイトルのように見えるのですが、実はこれは運輸業界だけのことではなくて、荷主企業さんたち、あるいは消費者全体にとってよりよい物流システムをどうやって構築していくのか、そういう議論として捉えていただければ非常にありがたいものと思っております。ちょっと話が長くなってしまいましたが、そういう意味で、皆様方から忌憚のない意見をいただきながら、お互いの現状、状況を理解した上で、どうやったら建設的な改善の方向に向かっていくのかというところでの協議会のほうを進めさせていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

◎議 事

(1) 労働基準法等の一部を改正する法律案等について

【徳永座長】

それでは、次第に従いまして、進めさせていただきます。

まず最初に、労働基準法の一部を改正する法律等についてということで、事務局より説明をお願いいたします。

〔事務局より資料2説明〕

【徳永座長】

どうもありがとうございます。

ただいまの説明に関しまして、ご質問、ご意見等ございますか。

私から1点、17、18ページあたりの数字ですが、8割、9割といったところが違反しているデータですけれども、例えば適正化の中で問題がある事業所ということで報告を受けたようなところに行っているからということになるわけですか。

【事務局 鈴木】

適正化事業自体とは直接は関係はないのですが、管内の事業所の中でトラック運転、トラック業界といいますか、そういったところは問題がありそうだとこのところを選んで行っている部分もありますし、そうじゃなくて、定期的に行っている部分もございます。前回は行った、監督署が行ったところから大分間があいたので、そろそろ最近の状況を見に行こうと言って、行っているものもございます。こういうのは82.9%ですけれども、これが必ずしも労働時間に関するばかりではないのですが、税制対策とか、そういったものが含まれる場合もございますが、主には労働時間に関して違反が多いというような状況でございます。

【徳永座長】

はい、ありがとうございます。

そのほかご質問等ございますでしょうか。なければ先に進ませていただきまして、もし関連する事項等であればまた一緒にご意見いただければと思います。

(2) 宮城県協議会の運営等について

【徳永座長】

それでは、(2)の宮城県協議会の運営等について、説明、お願いします。

〔事務局より資料3説明〕

【徳永座長】

ありがとうございました。

それでは、今の件につきましてご質問、ご意見等がありましたらよろしく申し上げます。よろしいでしょうか。

それでは、このスケジュールに従って進めていくということでよろしく願いいたします。

【事務局 今泉】

ありがとうございます。

(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

【徳永座長】

それでは、次の(3)でございますが、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、事務局よりご説明のほうをお願いします。

〔事務局より資料4説明〕

【徳永座長】

ありがとうございました。それでは、ご質問、ご意見等ございましたらよろしく申し上げます。まず、こちらに関していかがでしょうか。アンケートの内容は変更可能ですか。全国調査で直すとすれば全国一斉に直すということなのでしょうか。

【事務局 今泉】

あくまでも今回の実態調査につきましては、全国統一様式による一斉調査ということで実施します。

【徳永座長】

はい、わかりました。

最後の表のところ荷主からの無理な指示となっているのですが、運行管理者なり、会社からの無理な指示というのはないのかなと思って質問した。

【事務局 今泉】

そういった項目も必要だったことにつきましては、中央のほうに報告させていただきたいと思います。

【徳永座長】

それと回収方法なのですが、これは一旦会社側に集めて、まとめて返送なのですか。

【事務局 今泉】

はい、会社で、1事業者5名分ですね。それから7日分の調査票をまとめていただきまして、それを宮城県トラック協会のほうに返送していただくといったことを考えております。

【徳永座長】

ただ、そうすると、若干会社側で目を通して、こういう書き方じゃまずいことでの修正が入る可能性も監査には使わないとは言っているもののあるのじゃないかという気がしないでもないのですが。ただ、少なくとも一旦封をしてから集めて、それでまとめて送ってもらうとかですね。それぐらいの配慮があつてしかるべきなのかと気はしましたけれども、意見です。

【事務局 今泉】

今回の調査内容につきましては、事業者に渡すものでございますけれども、調査票の中身には、回収した中身には目を通さないという方向で考えておりまして、あとは必要な部数、1事業所当たり7日分あるかないか、その確認を行った上で、中央協議会のほうに送付することで対応したいと考えております。

【徳永座長】

実は先ほどの一番目の質問と連動しているのですが、もしそういう会社側からの問題点のご指摘があった場合に、そういう方法では出てこないですけれども。

【事務局 今泉】

先生がおっしゃるのは意見ということで中央のほうには報告したいと思います。

【佐々木委員】

目を通さないということでしたけれども、例えば中央に送って、後で疑問点だとか出た場合には、問い合わせとか、そういうようなことにはなるのですか、これは。

【事務局 今泉】

そうですね、記載事項で重要な部分の記載漏れ等があれば、中央のほうから直接事業者様のほうに問い合わせが行くことになるかと思います。

【徳永座長】

そういうことになると特定されているということがわかるわけですから、それはまずいのではないですか。

【須藤委員】

運送業者としては何か意見ないの。調査対象になっていないのか。

【事務局 今泉】

事業者様の調査票に連絡先、ご記入者の名前とか記載する欄がありますので、これはちょっと中央のほうに確認したいと思うのですが、万が一記載漏れ等があれば、恐らくこちらのご担当者のほうに地方じゃなくて、あくまでも中央のほうから連絡があるのではないかと。これは後で確認させていただきたいと思います。

【須藤委員】

この調査票をもとに、先ほどもいろいろお話が出ましたけれども、監査とか指導の対象には絶対にしたいというご仮定でないと、なかなか真実が出て来ないのかなと思われます。せっかくこの千載一遇のチャンスでございますから、これは赤裸々に実態を出さないことには我々の業界の内容を皆さんに知っていただけないのかと思いますので、やはり一番恐れるのは、この監査とか、指導の対象なのです。その辺のところをここの口約束だけでも結構でございますか

ら、何かいただきたいというのが本音でございます。

【徳永座長】

そういう意味で事業者用のところに無記名なわけですから、事業者用に関しては、そういう意味では真実が出てこない可能性のほうが高いです。だから、それをわかってやっているということであれば、それはそれで結構なのですが、それだと何のために調査なのっていう話の気がしますけれども、そのあたり、ちょっと宮城県の協議会ではそういう意見が出たということで本省に伝えていただければありがたいと思います。

【永松東北運輸局長】

今回の実態調査ですね、監査等の目的では使用しないということは全国共通した方針でございますので、それはしっかり明記してもいいですし、しっかりお伝えした上で社員には書いていただくようにむしろご配慮をお願いしたいなと思います。

ほかの協議会に出席しまして、ご意見があったのは、むしろこのドライバーの記入するほうで、ドライバーではわからない項目が結構あるのではないかと。書面化されていますかとか、荷役料金の收受をしていますかとか、必ずしもドライバーではわからないところもあるのではないかなど。むしろ運行管理者であるとか、配車担当といった立場の人にしっかりチェックしてもらった上で出してもらわないと、正しいところが出てこないのではないかとといった話がありました。本調査については、監査には使わないということをはっきりさせた上で、会社のほうでしっかりチェックをしていただいて、実態をありのまま回答いただくように、よくよく説明をして、調査をするということが重要かなと思っております。

【徳永座長】

今のご意見、非常に難しいところがあって、そもそも契約のことをドライバーが知っているのかという話です。だから、その実態を調べるのであれば、それは事業者に聞くべき項目で、個々のドライバーに聞く話じゃないのでというのがありますが、その一方で、その契約内容を越えて作業をさせられているのかどうかということになると、それはドライバーに対してどういう契約になっているんだということをしっかり事前にこの調査のこれに関して言えば、この期間の1週間に関しては、しっかりそこはレクチャーした上で実際の業務に当たってもらうということをやってもらわないと、その実態は把握できないことですよ。

だから、ただ単にざっくりと投げただけだと、いわゆる本当の実態把握にはならないのではないか、今のお話を聞いてますますそんな気がしてきました。

【事務局 今泉】

その点について事務局のほうから補足させていただきますけれども、宮城県トラック協会で、対象になった事業者、個々なのか、一同に集めてやるのか、それについては今後検討ですけれども、その辺の説明については協会さんのほうでしっかりと説明させていただいた上で実施したいと考えております。

【庄子委員】

我々事業者側からすると、その実態を本当にわかってほしいという面もありますけれども、個々の事業者としては、痛い腹を触られたくないという気持ちも正直言っております。ですから、何もない状態でこの調査票を渡されれば、自社の社員の中でも比較的問題のないような5人を選んで出してしまうのじゃないかと、そういう危惧はあります。そういうこともあって、今、説明いただいたように、調査の対象となった事業者に対しては、そういった実態をよく反映したドライバーを選んでもらうように、協力をお願いはするつもりですけれども、その際には、やはり行政側から立ち会っていただいて、それを監査の対象には絶対しませんと。それをきちんと事業者に対して言っていたかないと、「何、協会の言っていることなんてあんまり信用できない」というようなそういう形で見られたのでは、本当の意味の事実は出てこないと思います。

それと、ドライバーにこれを書かせるということですが、実際の作業の中で、これを渡して、「作業の合間に書いてこいよ」と言ったって、書いてはきませんよ。結局は戻って来て、タコグラフや何かの記録を見ながら、それを清書するというような格好になります。そういうことになれば、当然運行管理者なり、会社側の人間がそれに立ち会って、この作業はどういうことなのか、じゃあこれは荷主の都合だよ、これはあなたの都合だよ、というような格好で指導しないと、きちんとしたレベルの回答書というのは出てこないと思います。そういうことも含めて、やっぱり事業者に対してはきちんと説明するべきだというふうに私は思います。

【徳永座長】

今のお話を聞くとドライバーのこの個表というのも、実は運行管理者の責任で書くべきも

のかもしれないないなという気がしてきたんですけれども、ですから、それと別途ドライバーへのこの思いを聞く部分、それは別に分けてそういう調査票のほうが本当はいいのかという気がいたしましたけれども、一応全国一斉です。

【事務局 今泉】

申しわけありません。そのことに関する部分については、私のほうからの説明不足でしたが、先ほどの資料3枚目をごらんいただけますでしょうか。

トラックドライバー記入用のご回答の④ですが、トラックドライバー用記入調査票の中で、荷役に対する書面化の云々、荷役の料金収受の云々、これについてはドライバーに書いていただきますので、運行管理者や、配車担当者の方にもご協力の上、ご回答くださいと。そういったものは一応記載をしております。

それから、先ほど庄子委員からお話がありましたように、この実態調査実施に当たりまして、先ほどトラック協会さんのほうで対象事業者の説明云々ということでお話をいただきましたが、庄子委員がおっしゃるように、やはり行政もでき得る限り立会いなどを行い、その辺は監査の対象にはならないといったことをその場で私どものほうからもお話をさせていただきたいと思います。

【永松東北運輸局長】

しっかりやらせていただきます。

【須藤委員】

監査対象にしないと言われましたがあれだけ違法にしない。そうすると、私がかうそつきになってしまうから、大体あんまり協会は信用されていませんから、信用できるように、されるように、これ専務説明会するんだよね、調査対象会社で、しっかりと説明してよ。

【徳永座長】

そのほかよろしいでしょうか。

【千葉委員】

調査対象の会社といたしまして、業種とか、そういう特定はないでしょうか。それは違反行為により近い業種と違反行為にならない業種とあるわけなのですが、だから、その辺もやっぱり本当の正直な実態調査するには、長距離運行とあと地場のところ、これもある程度考えて調査の対象とする必要があるのではないかなと思います。真面目な会社だけ調査しても、私は意味がないと思うのですが。

【事務局 今泉】

これから事業者を選定しますので、そういった地域ですとか、そういった運行、そういったものを勘案しまして抽出したいと考えております。

【徳永座長】

そうしましたらいろいろ意見が出ましたけれども、この調査が今回の取り組みのベースといえますか、これをもとに議論していくということになるわけですから、そのためにもしっかりと実態が正確にわかるというようなことで実行されるサンプリングとか、そういうところを注意してやっていただければと思います。

それでは、この件につきましてよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。

それでは、一通り議事のほうは議題のほうは終わったのですが、今回、せっかく各方面から委員の方に来ていただいておりますので、本日の感想でも構いませんし、それから日ごろ思っていること、気になる点等ございましたら、一言ずついただければと思いますけれども、この名簿の順で菅原部長のほうから順番に一言で結構ですので、よろしく願いいたします。

【菅原委員】

東北経済連合会の菅原でございます。

済みません。勉強不足の部分もあって、大変恐縮でございますけれども、いろいろ大変な長時間労働ですとか、いろいろあるなということで、今お伺いをいたしました。ただ、済みません。勉強不足というのは、その具体的な姿というか、事例的なところをまだ私、十分承知してないものですから、この調査の中で、例えば13時間、15時間、そういった中でイメージできるようなものが出てくると、本当にいいのかなと個人的にも感じたところでございました。

済みません。以上です。

【高山委員】

一般社団法人宮城県経営者協会の高山でございます。本日は、本当に皆様お疲れさまでございました。

冒頭の土田局長さんのお話にもございましたように、今、働き方改革ということが非常に叫ばれておりまして、経営者協会という立場から、会員のほうにもさまざまなセミナーですとか、そういったものを実施して、認識を正しく経営者に持っていただくように、普及啓発しているところでございます。今回の協議会に関しましては、私どもの会員には、トラック業界の会員の方、あるいは反対に荷主企業も会員でありますので、両方の立場から皆様の、あるいは協議会のお役に立てればと思っておりますので、次回以降、またよろしくお願ひしたいと思ひます。ちょっと雑駁になりましたが、よろしくお願ひいたします。

【徳永座長】

ありがとうございます。

【大庄司委員】

全農宮城県本部の大庄司と申します。本日は大変お疲れさまでございます。

日頃農産物なり、その他物販のほうでは大変お世話になっているところでございます。我々、私も職員の管理をしているものですが、実際にトラックを使って働いている方々との接点がいまはちょっと少ないように思っております、こういった機会ですいろいろな意見なり、感想なりをいただくと、非常に私どもも勉強になりますので、今後ともよろしくお願ひいたします。ありがとうございます。

【徳永座長】

ありがとうございます。

【村上委員】

日本製紙石巻工場の村上でございます。お疲れさまでした。

県内に今日は石巻工場代表として来ているのですが、岩沼にも工場がございまして、紙パックにかかわる原料の輸送、それから製品の輸送というところでは石巻で日に500ないし

600台ぐらい、岩沼でも同じく四、五百台ぐらいトラックが稼働しておりますので、そういった部分での24時間の生産でございますので、夜勤帯の搬送等もございます。そういった意味での今日はこの会に参加をさせていただきまして、また、今後のいろいろご意見を聞かせていただきながら、輸送の改善に取り組んでいければなと思っております。よろしくお願ひします。

【徳永座長】

ありがとうございます。

【清野委員】

アイリスオーヤマの清野と申します。

我々もその日ごろからトラック業者さんとどういった形で待機時間削減に努めていくかというのを、昨年ぐらいから少しずつ取り組みを始めています。いろいろ問題がたくさんあるのですけれども、やっぱり我々荷主側も協力した中で、少しでもその待機時間の削減につながればなと思っています。微力ながら何かお役に立てればというふうに思っていますので、よろしくお願ひします。

【徳永座長】

ありがとうございます。

【佐久間委員】

コープ東北の佐久間です。

コープ東北では、来年の6月の本稼働を目指して、今、新しいセンターを建てて準備しているところでございます。その中で、やっぱり作業員、働いてくれる人がなかなか集まらないというのが現状になっていて、ドライバーさんも実はなかなか配送車ということで、いろいろな子会社さん、協力会社さんをお願いしているのですが、なかなかドライバーさんも集まらないということで、この間、燃油の問題ですとか、人件費、ドライバーさんを集めるために割り増した料金というのをお支払いして、何とか集まってもらってはいるのですけれども、この先、オリンピックに流れているドライバーさん、それと復興支援に流れているドライバーさんがその仕事が終わったときに、この業界どうなっていくのかなという前段階のところ、この取り組みをぜひ形としてあれば、3年後、4年後のところでもちゃんと線引きできるのかなと

いうふうに思っていますので、どんどん意見を出しながら、進めていきたいと思っております。
以上です。

【徳永座長】

ありがとうございます。庄子さんのほうからお願いいたします。

【庄子委員】

私、庄子運送の庄子と申します。

本来であれば、この取引環境の正常化というのは、個々の企業同士の交渉によって正常化していくものだと思いますけれども、残念ながら我々トラック運送業界においては、平成2年の物流2法の成立により、そういうものの免許制から許可制に変わりました。それだけではなくて、いろいろな参入条件や何かの緩和によって、業者数とその前と比べると1.6倍くらいに増えています。その割には物流量というのは増えておりませんので、それぞれの小粒になりながら、足の引っ張り合いをしているのがこの業界になります。その今現在6万4,000社日本にあるんですけども、これの中身というのはやはり玉石混淆で、きちんとした管理をし、企業として本当に推奨されるべき企業もあれば、それこそほとんど生業のような形で企業の体をなしていない事業者もあります。そういう状況ですので、特に生業の業者については、やはりトラックや何かの参入する場合に買うにしたってほとんど借金です。そうすると、一旦地上に出たら、撤退しようにも借金しか背負っているものがない。とにかく生きていくためには違法なことであっても手を染めながら生きていく道を選んでいるのが今の状況です。そういった事業者も現実にあるということを前提して、皆さん方もお考えをいただきたい。

トラックにドライバーが乗って、動き出せば、すばらしい業者もそうでない業者も見たくはわかりません。そういう玉石混淆の中の競争の中で、本来のようなきちんとした取引関係を構築した上で、こういった労働条件の問題も解決しなくてはいけないものですが、それができないような環境にあると、それに対して、その行政側からこういった協議会を設置して、正常化に向けて道筋をつけようと動いていただいたのは、非常にありがたいことだと、私は理解しております。この機会を捉えて、できるだけ正常な取引関係が構築できるような業界にしていきたいと思っておりますので、協力をお願いしたいと思います。

【徳永座長】

ありがとうございます。

【千葉委員】

古川貨物の千葉と申します。

私も適正化評議委員のほうをやっておりまして、徳永座長さんとは度々お話をさせていただいています。我々業界、やっぱり今、庄子社長さんが言いましたように、非常に過当競争の中に置かれてきたわけです。それが過重サービスを提供してきたわけなのです。だから、そのサービスは労働数、イコールドライバーに本当に賃金として払ってこられたかということ、決して私はそうじゃないと思っております。運賃の中に全部含まれていたわけです。やはりこういう協議会を設けていただいて、やっぱり我々も本当の実態を知っていただき、やっぱり適正な労働対価を支払えるような我々の業界にならなければ、このドライバー不足は解消できないと、私は思っています。夢の持てない業種になってしまったのです。働きたくても働けなくなったし、法規制は厳しいし、本当に私はよく言うのです。ドライバーがロボット化してきている。やっぱり感情を持った人間でございますので、やっぱりいろいろな無理をしたのには、それなりのサラリーを払える業界にならなければ、私はならないと思っています。

今日、このように皆さんにお集まりいただいて、我々業界のことを話題に取り上げてもらって、真摯に変えていただきたい方向に向いたということが私は非常によろしいことだと思っています。このような機会をつくってあげれば、やっぱり物流がストップするということは、私は避けられるのではないかとと思っています。今後とも皆さんのお力添えをよろしくお願いします。

【徳永座長】

ありがとうございます。

【金澤委員】

日本通運仙台支店の金澤でございます。今日は大変お疲れ様でございます。

トラック運送事業者の立場から言わせていただきます。

これまでも皆様方からお話が出ておりましたが、非常に新規のドライバーが集まりにくいという現実から、1人1人のドライバーに対してかなり負担が掛かってしまっているということかと思えます。また当然そのような状況の中、ドライバーの長時間労働が必然的に発生している

ということと、そこにはドライバーの安全や告示といった様々な問題が発生するといった背景があります。しかしながら、これまでの間、各事業者においても多数の厳しい課題がありながら荷主様と向き合い自助努力されてきたことと思っておりますが、今回このような協議会の開催により、委員としても同じ課題をもった方々や、また、私どもが日頃からお付き合いさせていただいている荷主様にもこの場に参加いただき、非常に意味のある会議でございますし、トラック事業者としては強力な応援であると思っております。

ただし、この課題はかなり難しい問題でございますし、私どもにおいてもトラック運送事業者の立場にあり、当然協力事業者さんとの取引もございまして、荷主様の倉庫という立場では発荷主であり、真荷主としてはお客様である各メーカー、発荷主は私ども元請運送事業者、これが弊社の立場でもあり、次に協力事業者さんといった内容でございます。

これが1つの運送動線ですが、これをトータルで改善するのは非常に難しいと思っておりますが、これからが課題や問題に対する対策であり今後皆さんとも話し合っていく内容だと思っております。

各スパンを分業して改善に導いていきたいと思っております。ぜひ次回以降も荷主様をはじめとする皆様方のお力を拝借し、粘り強く何とか長時間労働が改善されることで、ドライバーの負担が軽減され、自ずと安全の確保と告示が重視されることで、お客様に対しても効率を提供する。これについてはお客様にも問題改善に対する協力はお願いしますが、私ども運送事業者においてもこの改善に伴い効率化を追求していくということです。

この問題は改善するとともに互いのメリットを追及しながら行っていく内容でもあると思っております。是非、今後とも宜しくお願いいたします。

【徳永座長】

ありがとうございました。

【佐々木委員】

大変ご苦勞さまでございます。運輸労連の佐々木と申します。

トラック運輸産業にかかわる労働者を代表してという立場で申し上げさせていただきたいというふうに思います。

国土交通省さんと厚生労働省さんも加わって、長時間労働の問題に踏み込んで議論されるということにまずは感謝を申し上げたいと思います。我々の産業の将来に向けての課題として、先ほどから出ていますけれども、ドライバーや従業員を募集しても集まらないという労働力不

足の課題が存在をしていますが、こうした課題を含めて、この協議会で活発に議論されるということを期待しております。

また、先ほどの庄子社長からありましたが、運輸業界の特性として、規制緩和以降、事業所数が右肩上がりに増え続け、全国で6万3,000社の事業者となっております。そのうちの99%が中小企業という実態でありまして、この委員会の立ち上げのきっかけにもなったと思いますけれども、時間外の60時間超の割り増し50%の猶予期間が終了して、何も手を加えずにいくとなると、中小企業にも適用になるとすれば、経営にも大きな影響が出てくるのは容易に想定できる中身だろうと思っています。とりわけ、中小零細の事業者にとっては、大変な影響が出てくるのだろうと思っています。しかし、我々運輸産業の労働環境についてですけれども、厚生労働省の賃金構造基本統計調査でも明らかになってはいますが、平均年齢は全産業と比較して高くなっておりまして、年間の労働時間は全産業平均より全国では407時間多く働いているそうです。先ほどの資料ナンバー2の4ページを見ると、宮城県はさらに長くて、439時間余計働いていると。年間収入を比較すると、全産業平均よりも140万7,000円ほど低いというようなことでありますし、時間当たりの賃金も581円低いというような実態になっています。こうした実態の中で、この業界に魅力を感じられなくなって、若者が入ってこないということが平均年齢を上げていることになっているものと思っています。

先ほどもありましたが、これはトラックに限ったことではなくて、交通運輸業界各モードで同じような課題を抱えて、日々業務を無理して遂行しているというのが実態だろうと思っています。このように数字でも明らかになってはいますが、低賃金で仕事の内容が体力的にきつくて、長時間労働という実態の中で、若者に魅力を感じてもらって、この業界に飛び込んできてもらえるのかということが課題なのだろうと思っています。確かに震災直後には、物流の重要性が広く国民に広がった感がありましたけれども、まさしく日本の大動脈としての物流の必要性を考えれば、近い将来に深刻さを増すであろうこの労働力不足という問題は業界全体の存亡をかけた重要な課題だと思っています。

そうした中で、こういった危機感が共有されたというようなこともあって、今回の地方協議会が立ち上げられたものと思っています。ただ、事業者さんからもあったとおり、一企業の努力では解決できないという課題が非常に多いと思いますので、関係者のご協力を得ながら、前向きな議論をしてまいりたいと思っています。その中で少しでもこの業界全体が前進するようなことを期待しながら、我々としても参加をさせていただきたいと考えておりますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思っています。

【徳永座長】

どうもありがとうございました。

【石井委員】

交通労連の石井と申します。名簿では、すごく長い名前ですが全国交通運輸労働組合総連合会という名前なのですが、実は、交通労連というのがトラックとバスとタクシーと、その企業が経営する例えば自動車学校であったり、そういった集合体でございます。お隣、今先ほど発表された佐々木さんは、運輸関係、私はその3つの産業の労働組合ということになります。ですから、中心的には私も佐々木さんもトラック関係の元社員でございますので、その代表で来ているということでございます。

交通労連のほうは、当然、地域協議会ということで、47都道府県に委員長おりますので、こういう会議に参加をしているということでありまして、今後ともよろしくお願ひしたいということと、実は5月の下旬だったかと思いますが、本省の秋川貨物課長さんに、実は講演をいただきまして、交通労連の全委員長のレクチャーを受けて協議いただいているところでございまして、この対応については、県レベル、東北レベルでいろいろ協議をしております。山形県が先週あたりやったのかな。今週は宮城県ということで、私が出ることになったのですが、宮城県の事情を判断した上で、事業者様、それから行政の方々といろいろ意見交換をしていきたいと思ひます。

最後に、私と佐々木さんは労働組合代表ですから、理事代表でも何でもありませんし、とにかく現状は、トラック運転手を例えば高校の進路指導課に行っても、最後に紹介するのが交通、運輸産業なのです。銀行であったり、公務員さんがぐつときて、一番最後に運輸業界。あなたはここに行けよと。こういう産業では将来がないというか、やっぱり私ども労働組合ですから、幾らかでも地位的に向上を図りたいという思ひで、今日参加させていただいておりますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思ひます。どうもありがとうございました。

【徳永座長】

ありがとうございます。

あとはよろしいですか、どちらかという主催者側になりますので、ありがとうございました。

今、皆様方からそれぞれ貴重なご意見をいただいたと思います。まだまだ実態がよくわからないという中での今日の議論でしたので、そのあたりをお互いに理解を深めながら、建設的な意見、改善策のほうに議論をやっていければと思っております。今日お集まりの皆様方は、運輸業界のほうもきちんとした事業者さんです。それから荷主の方からもこういう運輸業界に対しても理解ある企業さんということです。その中からぜひともこの中では何て言っていたんでしたっけ。パイロット事業ですね。という中で、いい事例、そういうものをぜひとも実現させて、お互いに理解して、ちゃんと協議をし合っていけば、お互いにとってメリットになると思われる事例をまずはつくって、それを広めていくことでこの長時間問題であるとか、契約等の取引環境、こういうものが改善の方向に向かっていければと思っております。

今日は第1回ということで、現状認識と調査についてご意見をいただいたところでございますが、今後より突っ込んだ議論のほうに入ってまいりたいと思っておりますので、またひとつよろしくをお願いいたします。

◎その他

【徳永座長】

それでは、一応議事のほうでは以上で終了ということで、その他でございますけれども、事務局のほうで何かございましたらよろしく申し上げます。

【事務局 今泉】

事務局の今泉でございます。

先ほど今後の協議会の進め方でもご説明しましたが、次回協議会のほうの開催でございますけれども、今のところ11月ごろを予定しております。開催日程が決まりましたら、委員の皆様へ開催案内を通知させていただきます。

事務局からはその他として以上でございます。

【徳永座長】

それでは、次回11月ごろということですので、ひとつよろしくをお願いいたします。

委員の皆様方からそのほか何かございますか。

なければ、司会のほうは以上で、事務局のほうにお戻しさせていただければと思います。長時間どうもありがとうございました。

【司会 今泉】

徳永座長、大変ありがとうございました。

それでは、閉会に当たりまして、宮城県トラック協会の須藤会長よりご挨拶を申し上げます。

◎閉会の挨拶

【須藤会長】

本日は、協議会の発足に皆さん何かとお忙しい中ご出席をいただきまして、大変ありがとうございました。この協議会は、全国的に発足すると。私どもにも協議会があると。我々業界がやっと一つの明るい未来が見えてきたのかなと思っておるところでございます。今後とも我々トラック業界の1社1社、自己責任のもとで、解決に進みますとともに、皆様のご指導、ご支援をいただきながら、この協議会が実りあるものとなりますようにやっていきたいと思っておりますので、何とぞより一層のご指導及びご支援をお願いする次第でございます。

意見のほうは皆さんから今日貴重なご意見がいろいろ出まして、大変ありがたく思っております。また、トラック業界といたしまして、このダーティイメージの払拭にいいチャンスだと。また、過労死がナンバーワンという不名誉な記録を、これは何とか改善していきたいと。できればゼロにしていきたいところでございますが、これに対しても労働者の健康管理等々により一層気を配りながらやっていきたいと思っております。また、我々トラック業界は企業活動の物流でございます。皆物流なしには企業活動も行われません。また、県民のライフライン、これを自覚してやっておりますもので、ひとつ皆様、これから第2回は11月に開催されますけれども、より一層我々業界のご理解をいただきながら、経済団体の皆様のご協力をお願いしたいなと思うところがございます。ひとつ今後とも我々運送業界、先ほど千葉社長からもありますが、やはり夢のある業界に進めてまいりたいと思っておりますので、皆さん、よろしくお願いを申し上げまして、甚だ簡単ではございますが、本日御礼の挨拶とさせていただきます。大変ありがとうございました。

【司会 今泉】

本日は、皆様お忙しい中、長時間にわたり会議にご出席くださいまして、大変ありがとうございました。本日いただきました貴重なご意見等につきましては、中央協議会のほうに報告させていただきます。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。

本日は誠にありがとうございました。