

第1回
トラック輸送における取引環境・労働時間改善
山形県協議会

日 時：平成27年7月27日（月曜日）

13：30～

場 所：ホテルメトロポリタン山形 3階 出羽

◎開 会

【事務局 佐藤】

定刻よりは若干時間が早いようでございますが、委員の皆様おそろいのようにございますので、これより第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山形県協議会を開会いたします。

委員の皆様方におかれましては、お忙しい中、またお暑い中、本日お集まりをいただきましてまことにありがとうございます。

私は、国土交通省東北運輸局山形支局の佐藤と申します。しばらくの間、司会進行を務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

まず初めに、委員の方全員のご紹介をさせていただきたいと思っております。お手元の委員名簿のほうをごらんいただきたいと思っております。名簿順にお名前を呼びさせていただきますので、どうぞよろしくお願いたします。

日本女子大学名誉教授高木郁郎様でございます。

一般社団法人山形県経営者協会専務理事丹哲人様でございます。

全国農業協同組合連合会山形県本部長鈴木英和様、今日は代理で副本部長の斉藤義紀様でございます。

株式会社でん六代表取締役鈴木隆一様、今日は代理出席として総務課長の田中弘幸さんでございます。

公益社団法人山形県トラック協会会長矢野佳伸様でございます。

第一貨物株式会社取締役山形支社長横尾新一様でございます。

酒田海陸運送株式会社代表取締役秋野明さんでございます。

全国交通運輸労働組合総連合山形県支部委員長の鈴木純一様でございます。

全日本運輸産業労働組合山形県連合会執行委員長大場暁様でございます。

山形労働局長森田啓司様でございます。

山形労働局労働基準部長荒木治美様でございます。

東北運輸局長永松健次、今日は代理で東北運輸局次長七尾英弘でございます。

東北運輸局山形運輸支局長松澤和幸でございます。

ありがとうございました。

それでは、協議会の開催に当たりまして、山形労働局及び東北運輸局よりご挨拶を申し上げます。

まず、山形労働局森田局長、よろしくお願いします。

【森田山形労働局局長】

本日はお暑い中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山形県協議会を開催するに当たりまして、委員の皆様方には大変お忙しい中ご参集いただき、ありがとうございます。また、日ごろ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り、厚く御礼申し上げます。

さて、本協議会の立ち上げの経緯等といたしましては、今年4月3日に閣議決定されました労働基準法の一部を改正する法律案におきまして、長時間労働を抑制するために月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引上げによって中小企業への適用猶予を見直し、平成31年4月から適用されることとなっております。この法案につきましては、現在今国会に提出されておるところでございます。

この見直しに当たりましては、中小企業において、特に長時間労働者比率が高い業種を中心に関係行政機関や業界団体等との連携の下で長時間労働の抑制に向けた環境整備を推し進める必要がございます。このうち、トラック運送事業におきましては、働いておられる方の総労働時間が長いという実態が見られ、平成26年の全産業の平均、これは年間1,741時間でございますが、年間でトラック運送の場合、340時間長く、年間2,082時間となっております。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みの努力だけでは改善が困難であるという要因が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、労働者団体、行政などにより構成される協議会を中央及び都道府県単位で設置し、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作成等、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に環境整備を図り、それを根本的に改善していくことを目的として本協議会を設置するものでございます。

この協議会は、名前のおり取引環境と労働時間の2つの要素があります。そのため、国土交通省山形運輸支局と厚生労働省山形労働局が共同で事務局となっており、これまで申し上げた長時間労働抑制のための改善方策のほか、取引環境の改善に向けた方策もあわせて検討し、その定着を図っていくこととしております。

物流が止まるということは、経済全体にとっても非常に深刻な問題となり、労働行政としま

しても取引環境を整えながらトラック運転者が長時間働くことなく、業務もしっかりできる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考えております。

ぜひトラック運転者の労働環境を改善したいと考えておりますので、それぞれの立場からお知恵を拝借し、今後の議論につなげていただければと考えております。

本日はよろしく願いいたします。

【事務局 佐藤】

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。

東北南部は昨日が梅雨明けということでございましたが、帰省先の東京はさすがにかなりの暑さでしたが、山形もかなり暑いなと思った次第でございます。そういう中で本日、お運びいただきまして、誠にありがとうございます。大変お忙しい中、お時間を割いていただいているわけでございますので、有意義な議論にしていきたいと思っております。

ただいま山形労働局長さんからご挨拶をいただきましたが、本協議会はトラック事業における取引環境の改善、そして長時間労働の抑制、この2つの大きな課題に対しまして具体的に、かつ抜本的な対策を、効率的な対策を講じていこうというものでございます。このために今、各県の労働局と運輸局がタイアップして共同で事務局を務めるという、非常に画期的な仕組みだと考えております。

5月に開催された中央の協議会に引き続き、7月中には地方協議会を立ち上げようという流れになっておりまして、今、全国津々浦々で開催をしております。非常に時期が集中してしまいましたが、短時間で立ち上げに至ったことは、皆様方の多大なご支援をいただいた成果と思っております。

本日の協議会は、労働基準法等の一部改正を契機として設置しているわけでございますけれども、トラック業界における今の課題というのは昨今生じたわけではございません。かねてより議論されてきた長年の懸案事項でございまして、具体策を講じるために今後4年間のロードマップを示しておりますけれども、近時の労働力不足も踏まえて喫緊に解決すべき課題となってきました。両省の連携はもとより、関係するトラック事業者、荷主企業の方々、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ということは、課題解決に向けて一つの節目と考えておりまして、大変重要な場ができたものと認識しております。

皆様ご承知のように、トラック輸送というのは国内の貨物輸送の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な基盤であると認識していきまして、経済の好循環ですとか地方創生を実現していく上でも極めて重要な産業でございます。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の皆様の99%は中小企業でございます、荷主さんとの関係もあり、事業者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ところでございます。

私自身も23年前に、貨物流通企画課という物流セクションがありまして、そこでも、物流効率化ですとか、適正契約等の推進を図っており、こうした取引環境の改善は昔から取り組んできておりました。ただ、今回のように労働局さんのほうとタイアップして、各県で綿密な計画を練っていかうとするものはありませんでした。その時は、なかなかそこまでの相互連携には至らなかったというのが正直なところでございまして、今後トラック産業が健全に発展していくためには、長時間労働の構造的な問題を何とかしなければいけないと。魅力ある職場へと変革していくということが必要でございまして、コストを適正に反映した運賃収入ができるよう荷主さんの理解を求める等の取り組みも求められているわけでございます。

このため、国交省ですとか東北運輸局では、荷主さん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しております。運送契約内容を明確にする取引書面化の普及ですとか、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いう状況でございます。また、女性ですとか若年層のドライバーの確保、育成に向けて、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、さらに、職業としての運転者への関心を喚起するために、運輸支局長等による高等学校訪問なども行っているところです。また、不適正事業者の排除ですとか参入防止に向けて、効果的な監査の実施ですとか処分 の厳格化、適正化実施機関への速報制度の効率的な効果的な運用や新規許可等の事前チェックの強化などによりまして、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。

国交省としては、こうしたさまざまな対策を講じていますけれども、いまだ根本的な課題の解決には至っておりません。今度こそ、地に着いた効果的なものにしていきたいなと思っている次第でございまして、本日の協議会は労働基準法等の改正をきっかけとした取り組みではございますけれども、トラック業界における長年の課題解決に向けて今後4年を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極めて重要だと思っております。

ご臨席の委員の皆様が一体となって、実行性があり中身のある対策を講じるために、積極的なご議論をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

【事務局 佐藤】

ありがとうございました。

ここで、報道機関の皆様をお願いでございます。プレスリリースのほうでもお知らせをいたしましたとおり、写真撮影につきましてはここまでとさせていただきますので、どうぞよろしく申し上げます。

続きまして、配付資料の確認をさせていただきたいと思います。

お手元資料をごらんください。

まず、1枚目に議事次第がございまして、それに続きまして1枚おめくりをいただきますと委員名簿、その下に委員出席者名簿、その下に配席図と1枚物がつづってございます。その後、資料のほうをご準備してございます。

資料の1ということで、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善山形県協議会について」という1枚物の資料。2枚目としまして、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組について」というもの。それから、パンフレット、リーフレットとございますか、「荷主企業の運送事業者の協力によるトラックドライバーの長時間労働の改善に向けた取り組み事例」という冊子、これをおつけしてございます。その下に、資料3といたしまして「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」という青いロードマップを表紙とした資料、これが資料の3ということでおつけしております。その下、資料4でございます。これもA4横の青文字で書いてある「トラック輸送における長時間労働の実態調査の概要」というのをおつけしております。

資料のほうは以上となっておりますが、不足等がございましたらお申し出いただきたいと思います。よろしゅうございませうか。

◎議 事

(1) トラック輸送における取引環境・労働時間改善山形県協議会について

それでは、まず本協議会の設置に当たり、お手元にお配りをしております議題次第の議題

(1) トラック輸送における取引環境・労働時間改善山形県協議会の設置についてということで、事務局より説明をさせていただきます。

〔事務局より資料1説明〕

【事務局 佐藤】

ただいまご説明をしましたこの協議会の規約というふうになるものでございますが、これをもって協議会の設置の趣旨ということでご説明をさせていただいたつもりでございます。この内容につきまして、皆様からご意見、ご質問等ございますでしょうか。特にございませんでしょうか。

それでは、この協議会につきましてはこの規約ということでよろしゅうございますでしょうか。（「異議なし」の声あり）ありがとうございます。異議なしという声をいただきました。今後、本日よりこの規約でもってこの協議会ということにさせていただきたいと思っております。

それで、早速ではございますが、規約の第3条第2項、先ほどお読みしましたが、協議会には委員の互選により座長をとることになってございます。座長につきまして委員の皆様にお諮りをしたいと思っておりますが、いずれか、何か案というものをお示しいただければと思っておりますが、どなたか案等ございませんでしょうか。（「よろしいですか」の声あり）矢野委員、お願いします。

【矢野委員】

トラック協会の矢野でございます。

この名簿を見させていただきまして、私としては高木先生が一番ふさわしいのではないかなと考えております。高木先生にお願いしてはいかがでしょうか。

【事務局 佐藤】

ありがとうございます。

ただいま矢野委員より高木委員という案を頂戴いたしました。委員の皆様、いかがでございましょうか。（「異議ありません」の声あり）ありがとうございます。異議なしというお声をいただきました。高木委員、お引き受けいただけますでしょうか。

ありがとうございます。それでは、高木先生、よろしくおねがいします。正面のほうに座長のお席をご用意してございますので、先生にはそちらのほうにご移動いただきたいと思います。

それでは、これ以降の議事の進行につきましては、高木先生に、座長にお願いをしたいと思

います。どうぞ高木座長、よろしく申し上げます。

【高木座長】

高木でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

一言だけご挨拶を申し上げたいと思ひますけれども、この協議会が設置されましたのは、今お話がありましたように労働基準法の改正にかかわっておりまして、その意味では日本の産業全体にかかわる問題であります。とりわけ少子高齢化の進展の中でワークライフバランスを取り戻すためには、非常に労働時間を短縮するということが喫緊の課題になっているというふうに理解をすることができると思ひます。

そういう意味で、全産業にかかわる問題でありますけれども、特に物流の業界に関して言いますと、非常に大きな特別の問題を抱えているというふうに僕は理解をしております。どんな問題があるかという、一つはこれはいろんな事項で皆さんご承知のように、安全という問題で非常に深くかかわっているということだと思ひます。長時間労働による疲労の蓄積が安全を破壊していくという問題を無視することはできないというふうに思ひわけであります。2つ目に非常に大きな問題といたしまして、ほかの産業、これは実は経産省の資料がありまして、過去10年間、2012年までの10年間を基準にして、労働時間の短縮と生産性の問題というのをとってみますと、一概には言えませんが、それからまたある意味で当然のことなんですけれども、労働時間を短縮しますと時間当たりの生産性が向上するとういうことが統計的に示される、そういう産業が多いわけであります。ところが、運輸業に関してはそういう結果が得られないというのが一つの特徴になっております。これはどういうことかという、生産性には要するに価格の問題が反映するということでもあります。つまり、全体として物的な生産性が上昇しても運賃料金が下がりますと付加価値生産性は下がってしまう、こういうことがございまして、恐らく運輸業の特殊性はそういうようなことにかかわっているんじゃないかというふうに推察することができると思ひます。

そういう意味で、この協議会が取引環境の改善と労働時間の改善という2つのテーマを同時に掲げて議論していただくということは、大変意義のあることだというふうに思っております。国土交通省と厚生労働省の両方にかかわっていただくというような協議会ではありますが、それはそれなりに非常に大きな意義があるというふうにも理解しております。

今の条件でもう一つ運輸業にかかわる問題を申し上げますと、人材の問題があると思ひていいと思ひます。つまり、人材を確保する上での労働条件の整備もこの業界が成り立っていく上

でやはり不可欠な条件でありまして、労働時間問題もそういうことにも非常にかかわっている
と私は推察しております。そんなことを含めて、ぜひ活発なご意見をいただいた上で、また山
形県の状況も考慮に入れて、適切なプランにつながるようなそういうまとめができるといいと
思っておりますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

そういうようなことで皆さんからぜひ活発なご意見をいただきたいと思ひますが、早速議題
に入って論議をしていきたいと思ひますけれども、ここで座らせていただきますが、いずれに
してもよろしくお願ひします。ちょっと年のせいで時々ぼかをやることがあるかもしれませ
んが、それは皆さんのほうから修正をしていただくことにいたしまして、これから議題に入っ
ていきたいというふうに思ひます。

議題につきましては、一番最初の資料でございますけれども、全部でその他を含めて5つの
議題が示されておりますが、この順番に沿って報告と議論をしていただくというふうに通
っております。

最初に、議題（1）は既に済んでおりますので、議題の（2）について山形労働局長より説
明をしていただきます。続いて、すぐに議題（3）につきまして山形運輸支局より説明をい
たしまして、その後、意見交換をしていただくということにさせていただきますというふう
に思ひます。この意見交換、ぜひこれからのこともありますので、皆さんから活発なご議論を
いただければありがたいと思ひます。その後に議題（4）ですね。トラック産業の実態調査のあ
り方ですが、説明を行っていただきまして、これもご意見をお伺ひしたいという順序で進
めていきたいと思ひます。よろしいでしょうか。それでは議事に入っていきますと思ひます。

（2）トラック業界における長時間労働の抑制に向けた取組について

【高木座長】

まず、議題の（2）ですが、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とい
うことで、これは山形労働局よりご説明をお願ひしたいと思ひます。

〔事務局より資料2説明〕

【高木座長】

どうもありがとうございました。

(3) 山形県協議会の今後の運営等について

【高木座長】

続きまして、議題（3）について。この右のほうですね。これについて事務局からご説明をお願いいたします。

〔事務局より資料3説明〕

【高木座長】

どうもありがとうございました。

それでは、皆さんから議論をしていただく前に、トラック業界団体である山形県トラック協会の矢野会長より業界として抱えている問題点についてお話いただき、今の説明を中心に議論の参考にしていただきたいと思います。矢野さん、よろしくをお願いいたします。

【矢野委員】

はい、わかりました。

まず最初に、私どもの業界のためだけにこのようなすばらしいといえますか、大々的な全国を初め各県の協議会を開催していただきまして、厚労省さん、国交省さんに改めて御礼を申し上げます。ありがとうございます。

それでは、指名がありましたので現状を、我々トラック事業者の問題点について、今回は、業界としてはいろんな広範囲にわたっていろいろな問題があるわけでございますけれども、ここではこの労務に関連した悩み、問題といえますか、そこを中心にお話をさせていただきたいと思っております。

まず、最大の我々が抱える問題といえますか、それはまさしくドライバー不足でございます。ドライバーがほとんど採用できない、年齢的に高齢化のためやめていくドライバーの要するに補充がきかないということで、現状でも1年たてばドライバーの平均年齢が各社とも1年上がるというふうな状況が続いてきております。それではその背景と申しますか、これをお話しして理解を深めていただきたいと思いますわけでございますけれども、この根本的な原因は1990年、平成2年の12月に物流2法が制定されまして、それによる規制緩和が行われたと。規制緩和は、この物流2法には経済規制と安全規制があるわけでございますが、問題なのは経済規制でございます。

参入が、それまでの認可制から届け出許可ということで、ほとんど自由になっています。参入自由ということで、この1990年、平成2年に、私どもの事業者は約4万ございました。それが、十数年たちまして5割以上ふえまして、現在では約6万3,000社が必死にやっております。要するに、台数が5台で許可がいただけるよということで、えらいスピードで参入が行われました。そのほとんどが荷主を持たない事業者がふえたわけですので、その下請、孫請、聞いたことがあるかどうかですが、やしゃご請ということで、事業者間の多層構造が進展をいたしました。

そういう中で過当競争が起こりまして、運賃競争はもちろん、それからサービス競争が行われるようになっております。運賃がどんどん下げられたり、自分で下げたりということで、そのコストカット部分はほとんどドライバーの人件費調整で乗り切ってきているというのが実態でございます。現状では、国交省の資料でちょっと試算をしてみたところ、私どもドライバーの1時間当たりの賃金は、ほかの産業に比べましておおよそ30%低い状態でございます。1時間当たりでございます。

それから、運賃が相当下がったものですから、トラック事業者としては、生産性を上げて、要するにドライバーの稼働を上げて何とか利益を出して生き残ると。また、ドライバーのほうは、賃金が安くなれば長時間でも働いて賃金を何とか維持したいと。両者の、そういう面では望みが一致しまして、ますます過重労働、そしてまた長時間労働が進んできてしまっているというような現状でございます。

その中で、当然競争が激しい、サービス競争だということですので、荷主さんのご要望については100%受け入れるということで、荷主の確保を図りながら頑張っていると。要するに、結果が荷積み、荷おろしの手待ち時間、それからいろんな附帯作業をやむなく引き受けて、それをやらないと荷主より排除されるところというような構造的なものになってきている現状でございます。

そういう中で、ドライバーをほとんど採用できないということは、今申し上げましたとおり賃金が安い、しかも私どものドライバーは長距離はもちろん、深夜運転でございます。それから、2トン、4トンのルート配送、スーパー、コンビニ等々専門店のルート配送がございますけれども、ほとんど9時半、遅くとも10時前には必ず配達が終わらなきゃ店が開けられないということで、それも当然深夜から早朝の作業になっております。それに荷積み、荷おろしの肉体作業を考えますと、非常にきつい労働なわけでございます。それで賃金が安いということが、現在雇用ができない、採用をしても長続きしないという現実にあちかたっているわけござい

ます。それは当然改善をいたしまして、要するに若手のドライバーを採用できるような環境をつくらなきゃならない、そのための今回の協議会だと理解をしておるわけでございます。

当然、取引環境が改善され、労働時間が改善されれば、あとは賃金を埋めればドライバーを採用できるとそういう流れになるわけでございますけれども、長時間労働がなくなれば、私どもドライバーは、当然賃金は時間と労働作業の両方が密接に結びついているわけですので、賃金が下がった場合、それではドライバーの生活が成り立たないし、採用は当然できないということで、それを賄うためには現状の運賃水準ではとてもとても賄えない。やっぱりドライバーをきちっと採用できるような処遇ができる、私はそれが適正運賃だと考えておりますけれども、それにはやっぱり相当の原資が当然必要になってくるわけでございます。ですから、この協議会で、ちょっと長期間になりますけれども、社会に受け入れられるようなガイドラインを取りまとめて、それを訴えて、それに基づいた作業をしながら、ドライバーを採用できるような適正運賃を死守できるような環境も当然我々は求めているわけですし、我々自身も努力していかなくちゃならないということを考えております。

いずれにしても、私どもの業界はそういう面で非常にドライバーに苦勞させておりますけれども、現状ではなかなかそれを荷主筋、顧客にまでなかなか伝わっていないところがあるのではないかと。そこがまた理解の齟齬になっているんじゃないかなという思いがしておりますので、このような協議会の中でより具体的に、調査等々も行われるわけですから、あからさまにして、その中でいろいろ議論を深めて、私どもの業界がまた新たな明るい未来をつくっていただけるような環境をつくっていかなくちゃならないというような決意をしているところでございます。

各位におかれましても、私共の事業は、当然、国民の生活、そしてまた経済活動には絶対欠かすことのできない事業であることをご理解頂き、私共としてはぜひまたこの協議会等々を通じていい結論がでてくることを本当に心より望んでおる次第でございます。どうぞよろしく、皆さんお願いいたします。ありがとうございました。

【高木座長】

ありがとうございました。

それでは、今のトラック協会からのお話も踏まえまして、議題の2と3について皆さんから、委員の皆さんからご意見等をお伺いするというお話をお願いしたいと思いますが、どなたでも結構ですし、どんな中身でも結構ですけれども。どなかたいらっしゃいませんか。

（「一ついいですか」の声あり）はい、どうぞ。（「運営方法でお聞きしたいことが」の

声あり)

【鈴木委員】

済みません。交通労連の鈴木と申します。よろしくお願いします。

運営方法でちょっと確認したいんですが、中央と地方で同じタイミングで開催するということですが、業界紙を見ますと「中央では総論的なもので、地方の各県ではより具体的なものを出してください」というそういう記事が出ていたと思います。そういう面では、これから4年間、具体的には今年なわけですが、中央を開催してから地方の協議会を開催するんだということで、より具体的なものは地方から出てくるとは思いますが、逆にそういうものを吸い上げた中で中央で検討すべきことはないのかなという気はしており、その辺の見解があればひとつお聞きしたいと思います。

【高木座長】

では、佐藤さんでしょうか。事務局のほうから。僕も同じことを質問しようと思ったんです。

【菊池東北運輸局貨物課長】

かわりまして、東北運輸局の貨物課キクチと申します。

開催時期についての整理された形のもの（※開催順の意味・理由）は来てなかったと思いますが、いずれ今後、実態調査をし、こちらを中央で集約しまして、そこで各県の特色や実態等の問題点が把握され、それが地方にもおとりてきますので、双方で認識をし調整を図りながら進めますので、ご心配なされる部分については大丈夫だと私どもは今のところ考えております。

（「よろしいでしょうか」の声あり）

【高木座長】

どうぞ。

【荒木委員】

最終的に、各都道府県でやったものを集約して、全国的な方向性を出していくと思いますが、

その中に当県における実情を反映させるためには、ガイドラインの作成とか、その前のパイロット事業の中に盛り込んでいく必要があると思います。地方でやるのはあくまでも全体的な方向性を位置づける、今回の中央の協議会を受け、より具体的な、それぞれの地域に応じたものにしていくのが、この山形県協議会というふうに理解していただければと思います。

【高木座長】

お話は、全体的なガイドラインをつくっていく上でも、地方からの意見を尊重してもらえたら、上から目線ではなくて、現場主義でやってもらいたいという意見だと思うんですよ。そこをやっぱり十分理解してもらうことが必要だと僕は思うんですけども、いかがでしょうか、その点は。

【荒木委員】

中央がどのようなガイドラインをつくっていくかということにつきまして、地方のそれぞれの御意見をまとめ、中央の方に伝えていきたいと思います。

【高木座長】

よろしいでしょうか。

ほかに、これからのこともありますので、それぞれの立場から今の2つの、それからトラック協会のお話もありましたが、これにかかわって、かかわっていなくても結構ですから、それぞれの立場からご議論いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。そうですね。じゃあ、勝手にちょっと僕のほうから指名しましょうかね。大場さん、何かありますか。

【大場委員】

運輸労連の大場と申します。

今回の取引環境・労働時間改善の取り組みということで、トラック輸送における取引環境・長時間労働を是正していくというふうな議論の場をいただいたことに対しまして、心から御礼を申しあげたいというふうに思っています。

先ほど、矢野会長のほうから現状の説明があつたんですけども、特にやっぱり労働者、ドライバー不足というのはやっぱり喫緊の課題だというふうに思っております、ここの危機意識が業界としては大きくあるんだろうというふうに思っております。特に、この部分で解決で

きない問題というのは、やっぱり中央できちんとやっていただかなければならないという部分があると思うんですけども、これを2点だけちょっと言わせていただきますと、特に規制緩和という政策といいますか、この辺がずっと進められてきて、その影響によってこの状態になったところをやっぱり総括していただいて、新たなステージで行っていただきたいというふうに思っているところでもあります。特に、やっぱり規制緩和によって運賃料金が下落してきているというふうなところが一番の問題点としてあって、このところを変えていかなければ、それから国土交通省のほうでは一定の評価といいますか、それに対しての総括的な部分まで行っておるんですけども、この負の側面といいますか、労働者の賃金実態とかこういうところには全然触れていないというふうなことになっておりますので、そういう部分も含めて根本的な解決となるような取り組みをやっていただきたいというふうに思っております。

それから、もう1点は、非常に同じ業種といいますか、バス事業の関係でツアーバス事故が起きて以降、バス事業の関係は安心・安全なバス事業ということで、これは少し規制緩和のところ転換されてきているんじゃないかなというふうに思っております。運賃料金にしても、きちんと安全コストまで含めて上限、下限といいますかね、こういうものを設定して、運賃設定をするというふうなことが出てきておりますし、それから長距離の部分については400キロあるいは500キロというところの基準を設けて、それ以上、長距離で行かなければならないというところでは交代運転手を配置しなきゃならないというふうなことが出てきているわけで、この公道を走っているトラックも同じであると思うんですね。そこのところを同じところに進んでいかないとちょっと疑問を感じているところでありまして、このところはやっぱり同じ歩調で進めていくべきなんじゃないかなというふうに思っております。ここのところは、やっぱりこの場では無理ですので、本庁のほうできちんとやっていただいて進めていただきたいというふうに思っているわけです。以上でございます。

【高木座長】

ありがとうございました。

ほかにございませつか。 (「今、あの……」の声あり) はい、どうぞ。

【森田委員】

労働局で、実は人手不足はいろんな業種がありまして、よく言われておりますのは建設業と確かにこのドライバー関係、あと介護福祉、介護職種、これは主たる部分なんですけれども、

そういう中で同じ国交省の建設関係の方々のお話をお伺いしますと、建設業も同じような状況で人手不足なんですけれども、じゃなぜそうなったかという、一つはやっぱり規制緩和と
いいですか、公共事業は主要な産業で設計単価自体が非常に下がった。そのときに、賃金が下がって、例えば山形ですと屋外で働く場合に非常に夏は暑くて冬は寒くというそういう過酷な労働の中に対して、働いていても賃金はそれほど環境の悪くない職種の方々と余りかわらない
ということで、建設業から身を引いた人が多くなったということが言われています。また、最近、実は例えばオリンピックの会場の建設費が非常に値上がりしたというふうに言われており
まして、なぜかという、その労働単価が上がったからと言われているんですけれども、建設業の方々に伺いますと、一つは従来の規制、要は国交省でも何でも入札で建設費が下がっ
ていったんだけど、建設関係の3つの法律で若干従来よりも全て入札によることではなくな
ったということが言われていましたので、いずれにしても行き過ぎた規制緩和というのが若干
そういう業種によっては見直されているんじゃないでしょうか。要は、話を聞いてみますと、や
っぱり規制緩和は悪い方向の部分がこの部分で出ているところもありますので、そこはやっぱり
一定の規制はあってもいいのかなという感じはいたしました。

いずれにしてもその人手不足の中で問題解消のため我々としても要請しなきゃいけないと思
っていますので、それは我々労働局としてもいろいろな手を打ってやっていきたいと考えてお
りますので、ご協力したいと思います。

【高木座長】

ありがとうございます。

ぜひその点も含めて検討していただけるとと思いますが、荷主の立場で今のような議論をどう
いうふうにお考えになっているか、全農の斉藤さんでしょうか、よろしいでしょうか。

【斉藤委員】

全農山形、きょう鈴木のかわりに出席させていただいております斉藤でございます。

この協議会、今、荷主の立場でどのような今後協力できるのかというのをちょっと考えなが
らいるんですが、現状をちょっと紹介というのか、お伝えすることで少し話題の提供になれば
と思いますが、私どもは農業協同組合として、主に米と青果物の山形からの出荷といいま
すか、輸送をお願いしているのが主体でございます。あと、生産資材ということで肥料、農薬
等を逆に山形に持ってくるものは、うちのほうとメーカーさん、それぞれが手配するという

ことになるんですが、直接の輸送のところでは余り多くはありませんが、ただここ1年、2年、特に2年くらいですかね、非常に今さまざまな状況の中でトラック協会の矢野さんからあったように、非常に運転手さんがいないということで実際荷物が運べない状態が散見されるようになってきております。正直、産地側というか我々も努力の足りないところも、これは私個人の意見として受け取っていただきたいんですけども、もっと効率的な出荷のやり方だとかそういうことを考えていかなければいけないのだろうなどは思いますけれども、なかなかこの業界、生産者の農家組織さんも含めて、販売価格というのが自分たちでなかなか正直決められない。どうしても大手の量販店さんとかそういうところが価格形成に本当に有利に働くということで、そこにかかわるコストのところをどうしてもどこかで吸収しなければいけないというところがあって、先ほどあったとおり規制緩和の導入からずっと運送業者さんについてもいろいろなお願いやご依頼をしながらここまで来てしまったというのがあるのかとは思いますが、ただ一応全農といたしましては、実は私も2年前は事務所をやっておりまして、生産者からいただく、お預かりする運賃といいますか輸送料につきましては、恐らく25年以上、手をつけていなかったという話ですが、上げさせていただいております。かなり怒られながらも、でもやらないうともう運んでいただけないと。運んでいただけないのでは山形の主要産業である農産産物を販売することができないことですので、その努力はしておりますが、そうは言っても農家さんにいただくコストのところも限界が当然ありますので、そこを今後、輸送会社さんとのようにすることが最も効率をよく、コストをかけずにやることなのかなということも今後この協議会の中で検討させていただければと思いますし、一つは今、ちょっと何回も済みません。特に、青果物はどうしても朝収穫して翌日の市場といいますか、首都圏なり関西圏の主要卸売市場で販売をしてもらうためには、大体今の時間ですと深夜12時くらいまでには荷を着けなければいけない。朝収穫して深夜の12時に着けるということは、非常に時間的にタイトで厳しくなっていると。そういうルールというに変ですけども、システムそのものを少し変えていかないと、このドライバーさんの長時間労働の問題というのはなかなか解決といいますか、できないのかなというのが正直、農業団体としては思います。大分変わってきて、24時間受け入れしてくれる取引先さんもありますけれども、まだまだ、先ほどもありましたけれども、お店の開店時間に合わせた販売時間というふうになりますので、その辺の協議、システムといいますかルール、これは社会的なルールなどの部分もあると思いますので、地域だけじゃなくて中央も含めてこれは検討していただくと一つの課題かなとは思っております。

【高木座長】

ありがとうございます。

何か聞いていますと、スタートラインはそろっているような気がきょうしますので、ここから先、具体案としてどういうふうにしていくかということをご協賛していきたいと思うんですが、ほかに意見を述べていただける方はございますですか。経済団体ということで丹さん、いかがでしょうか。

【丹委員】

私自身、運輸業に携わったこともないのであれなんですけれども、トラック協会の会長さんが先ほどおっしゃっていましたが、規制緩和というのがやっぱり根本にあるのかなというふうな感じがします。それと、多分この場にお出になっている方々は、いいのかもしれませんが、例えば先ほど事業者が4万弱から6万3,000社になったというお話ですけれども、普通減りこそすれ、ふえるというのはなかなかケースがないと思うんですけれども、規制緩和で免許制から届け出制になったということで、例えば家族で運営するような運送業者さんが結構ふえた結果がこの数字になっているんじゃないかなと。とすると、ますます価格交渉力等々についていけないというか、もう全部荷主さんとか売り主さんの要求を聞かないともう立ち行かない。結局、徹夜の運行もやるし、そういった面で事故とか長時間労働による体の不調を引き起こしているのかなという気もいたします。

あと、今たしか高校を卒業して普通免許を取ってから、大型免許を取るまでが前よりもちょっと厳しくなったというのがありますよね。人材を採用してもすぐに使えないとということで、なかなか若いドライバーが定着しないみたいな問題を抱えているのかなという気もいたします。

要するに構造的な部分を本当に根本から改めないといけないのかなと。先ほど労働局長さんもおっしゃっていましたが、規制緩和をちょっと戻って根本的に見直してみるとか、より安全・安心のほうにシフトしていくとか、あるいは思い切った助成金の創設とかですね。廃業する方を別の事業者が吸収できるのであれば何らかの助成金を設けるとか、そういったことを考えないとだめなような気がいたします。

【高木座長】

ありがとうございました。

大体3時までというふうに思っていたんですけれども、20分か25分ぐらいちょっと延長させ

ていただくことにいたしまして、お2人、トラック業を実際におやりになっている方々も来ていらっしますが、いかがでしょうか。第一貨物さん。

【横尾委員】

第一貨物の横尾でございます。

トラック業界の課題というふうなことについては、先ほどトラック協会長からおっしゃっていただきました。まさにそのとおりでございます、そのことを我々もしみじみと実感しているところでございます。また、最近この輸送において大変危惧していることがございまして、実際私どもは特積みでございまして、定期便を各市に走らせています。ただ、ツキハというふうなこともございまして、そんな部分もありまして、ほかの会社様のお力をお借りしないとできない部分、利用運送とかそういうふうな部分が非常に多い業種でございます。

その中で、ツキハとキセツハとそういうふうな面が、山形県は先ほど全農の方がおっしゃいましたとおり農産物、米、いろんなものがございまして。やっぱり季節的に多くなるとか、あと全体的に例えば連休前、お盆前、あとは年末前、それは非常にピークになるというふうな実態でございます。その中で、特に年末なんかはもう本当に車がとれない。私どもの便は何とか何とか運行確保できているんですが、それ以上に輸送量がふえるというふうなことで、他社様のお力を借りないとどうにもならないというふうな現状もあるわけですけれども、トラックはあるけれども人がいなくて運行できません。あとは、もう恒常的に人がいないので、運行をやめさせてくれとか、そういうふうなところが本当に今は現実的な問題としてそういうふうな問題が起きています。我々も躍起になって各業者さんにお力を借りるべく交渉してはいるんですが、なかなか進んでいないというふうなことで、今後ますますそういうふうな減少が出てくるんじゃないかというふうなことでございます。

その背景には、先ほど会長がおっしゃられた背景があるんだなというふうに理解しますし、何とか改善になるような方向をこの協議会で進めていただければというふうに思っているところでございます。

【高木座長】

ありがとうございます。

それじゃあ、今度は酒田海陸運送さん。

【秋野委員】

酒田海陸運送の秋野でございます。

うちは中小企業ということで、うちも車両台数で約30台程度ということで、うちの場合は酒田の港の貨物を中心とした、一応地場の輸送ということに特化しております。ですから、比較的荷主さんからの元請となるような形でやらせていただいております。その点に関しましては、いわゆる手待ちの時間との改善等はお客様に直接お願いして、事前の積み込みルートやら荷おろし時間等の打ち合わせはさせていただいております。

ただ、やはりいろいろ繁忙期になりますと他社からの仕事、お引き受け等ありますけれども、やはりそうした場合には、あくまで下請になる場合には、非常にやっぱりこちらのほうでその辺の調整をお願いしてもなかなか融通がきかないといいますか、非常にいわゆる難儀するケースがかなりあります。余りそれを強く言いますと、やはり元請さんに、じゃあおまえのところはもう使わないから、もうこの次から仕事は頼まないからとそういうふうな圧力をかけられる場合も多々あると聞いております。

それから、先ほどトラックさんのお話にありましたけれども、いわゆる規制緩和以降、5台あればいわゆる青ナンバーとして免許をとれるわけでありまして、他業種からの参入も含め小規模事業者も増えてきております。小規模の事業者の中には本来やるべき点呼等の労務管理も実施されていないところもあり、事故の発生につながっております。またそのような事故を類発している事業者が延々と事業を続けているケースもあり、我々から見て非常に不思議であります。その辺は、やはり運輸局さんとしても徹底的な監査、指導、それから最近は労働局さんとタイアップしていろいろ指導に入っておられるということですので、一層指導の強化をお願いしたいと思います。以上です。

【高木座長】

ありがとうございました。

最後に、でん六さん、何かございますか。今のをお聞きになって。

【田中委員】

でん六の田中と申します。

会社の総務課というところで仕事をしておりまして、ここで大きな声では言えませんが、物流費は抑えろと。非常に経費が、うちの売り上げに対する経費が非常に高いです。物流費。た

だ、この場にいるということは、荷主の立場としてトラック業界の労働環境をいかによくするかというふうなことが非常に重要だというふうに感じましたので、私こちらに来る前は営業で東京に3月までおりました。それで、うちは菓子のメーカーなのですが、流通段階としましてお菓子の問屋に物を卸して、そこからスーパーさんにおさめるという流れがあって、ところが昨今、スーパーさんがセンター化といいまして、今まで問屋さんからお店に運んでもらってたのが、メーカーから直接、各スーパーさんのセンターにおさめるというケースが非常にふえておりまして、買うほうの立場、スーパーというの一番立場が強くて、我々メーカーは非常に厳しくなっておりますが、そこでトラック担当が4時間待ち、5時間待ち、ひどいときは半日待ちとか、そういったトラック業界の方々をばかにしているようなそういったスーパーが多々見受けられますので、そういったところを改善するだけでも、法律で規制するとか強硬な手段をとってやっていかないとなかなか改善にならないと思うんですが、そういったところを我々荷主の立場として見つけ出して、いろいろ調べてご提案していかなくてはいけないんじゃないかというふうに考えております。

【高木座長】

ありがとうございました。

皆さんからのご意見は、この協議会にとって、それからそのうちの幾つかは国土交通省なり厚生労働省なりの宿題がいっぱい出たと思いますけれども、今後の議論の原案をつくっていただければと思います。（「一言」の声あり）はい、どうぞ。

【七尾委員】

ただ今、でん六さんから非常にありがたい荷主さんとしてのご提案をいただき、そういうお取り組みをまたお願いできればと思いますが、その前に酒田海陸運送さんから、今後監査等を通じてしっかりと不適切事業者の排除も含めて国交省としてやれることをぜひ取り組んでいただきたいというお話がございました。監査につきましては、労基通報といいまして労働基準監督署さんからの通報をもとに数多く監査を実施しているところです。こちらの処分にも多少時間を要しているところがあり現在改善中ですが、いずれにしても今後も労働基準局さんとのタイアップで非常に効率的に監査を実施してまいりたいと考えております。

今

【高木座長】

ありがとうございました。

何かほかには行政側から、厚労省のほうから何かございますか。よろしいですか。

(4) 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

【高木座長】

それでは、ひとまずこの議題(2)と(3)の議論は打ち切りまして、議題(4)のほうです。これは山形運輸支局のほうから長時間労働の実態調査について説明をお願いしたいと思います。

〔事務局より資料4説明〕

【高木座長】

ありがとうございました。

ただいまの説明につきましてご質問やご意見がございますでしょうか。（「よろしいですか」の声あり）はい、どうぞ。

【矢野委員】

ただいま実態調査の調査票等々をちらっと見せていただきましたけれども、かなりの詳細にわたって、ドライバーだけじゃとてもじゃないが記入し切れないようなところが多々あるように見受けられます。要するに会社のいろんな状況につきましても、どのように判断したらいいのかとかいろいろあると思いますので、この調査票の要するに進め方についてはいろんな説明会とか、場合によっては個別に企業を訪問してわからないところとかをご指導いただくとか、そういうきめ細かな対応をぜひよろしくお願ひしたいなと思っております。

【事務局 佐藤】

ありがとうございました。

実際、調査票の配付、回収はトラック協会さんのほうにお願いをするということでございまして、逆に我々が出ていくとちょっと抵抗感もあるのかなということでございますが、その辺の今、矢野委員のご意見については今後検討させていただきたいというふうに思いますので、ありがとうございました。（「一ついいですか」の声あり）はい。

【横尾委員】

済みません。私どもの事業で集配ドライバーがおるんですが、集配ドライバーはご存じのとおり市内を何件も1日かかって配達したり出荷したりするわけですが、この表からすれば運転と荷おろし、集荷作業、交互に頻繁にあるわけです。こういうふうなのをどうちょっと記載するのか、この辺のところを明記していただければ大変助かると思うんですが。

【事務局 佐藤】

承知しました。ありがとうございます。

【高木座長】

確かにこの調査票を見ると、ドライバー調査でありながら会社調査。会社調査とドライバー調査で、ちょっと何かうまく分離していないような気もしないでもないという僕の印象ですけども、ほかにございますか。よろしいでしょうか。そんな点もぜひちょっとご検討いただいて、これは中央のほうの問題でもあるでしょうから、こんな意見が出たということをおっしゃっていただければと思います。

なければ、(5)のその他ということなんですが、事務局から何かありますでしょうか。

【事務局 佐藤】

特にご用意してございません。

【高木座長】

じゃあ、特になんかということなので、せっかくの機会でございますので全体的に何か委員の皆さんからご意見等がありましたら伺っておきたいと思いますが、いかがでしょうか。

きょうの段階では、非常にスタートラインとしてはいい意見をそれぞれのお立場から出していただいたように僕は感じておりますが、さらにつけ加えて何か言っていただけるとよろしいかと思いますが、いいでしょうか。はい、どうぞ。

【斉藤委員】

済みません。今の実態調査で、来年度というか今回 調査なんですけれども、先ほどの意

見の山形県の会社の農産物の出荷というのが、かなりウェート大きな部分もあるんですけども、スケジュールの　　は9月14から20日ということでしょうけれども、多分私が思うには9月14から20日って恐らく農産物が一番何もない時期で、そのこのところの部分はちょっとあられわれないのかなと思いますので、そのようなところをあえて、そこは考えずに何だっけるとんだということであればそれはそれですけども、各県の実態、そこは地域地域で違うので、それが一律そのときがいいとかということも含めてもし検討が可能であれば、そうしないとなかなかドライバーさんがかなり長時間とかいろんな時間帯の拘束を受ける云々が顕著にあられわれない。あられる時期をあえてやるのも一つなのかなというふうにちょっと思いますので、あくまでも意見として述べさせていただきます。

【高木座長】

そうですね。調査時期、繁閑の差なんていうのが非常にこの調査に反映してしまうと、そういうことはあると思いますね。はい。

【七尾委員】

今、おっしゃられたように、各県の事情はそれぞれで、各県産品も色々あり、それがいつ動くかというタイミングがやっぱり違うと思いますので、すごく貴重な意見だと思います。そういった事情も承知の上で、一律に調査したいということなのか、あるいはそこはもうちょっとアレンジの余地があるのか、後で確認をしてみたいと思います。

【高木座長】

はい、どうぞ。

【荒木委員】

全体のスケジュールを申し上げますと、資料3の2ページ目ですが、今回の調査はある特定の時期にやることになっておりますけれども、この後の10月、11月とかには、個別ヒアリングなんていうようなことも予定されているようですし、また来年度のパイロット事業、その後に続くガイドラインの策定などを通じて、今のような地域の事情というのがこの調査では把握できなくても、それらの方法によって把握することが可能なんではないかと思われま。今、次長からもご説明がございました地域の事情というのはこういうところで把握をして、全体像の中

に織り込んでいくということで、山形県らしいものができ上がるんじゃないかと思います。今後我々が進めていく上において貴重なご意見として賜っておきたいと思ひますし、また今後のスケジュールの中に今いただいたような意見を反映させていければと思ひております。

【高木座長】

ということで、よろしいでしょうか。ほかに。よろしいですね。

それでは、以上をもちまして全ての議事を終了させていただくということにいたしたいと思ひます。委員の皆様も非常にありがとうございました。

それでは、きょうは本当にありがとうございました。

それでは、進行を事務局のほうにお返しいたします。

◎閉 会

【事務局 佐藤】

高木先生、議事の進行まことにありがとうございました。

委員の皆様にも、最後にお知らせでございます。

次回、第2回目の日程でございますが、先ほどのスケジュール表にもございましたとおり大体10月から11月とございますが、おおむね11月になるのではないかなというふうに想定をしております。もちろん委員の皆様のご都合に合わせて調整をさせていただきまして、ご通知を差し上げるということで考えておりますので、その節はまたどうぞよろしくお願ひをしたいと思います。

では、以上をもちまして第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山形県協議会を閉会させていただきたいと思ひます。引き続きどうぞよろしくお願ひ申し上げます。

本日はまことにありがとうございました。