

第2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11月25日（水曜日）
13：30～

場 所：ホテルメトロポリタン山形 3階 出羽

◎開 会

【山形運輸支局 佐藤】

それでは、先ほどご案内を差し上げた時間より若干、5分ほど前ではございますが、皆様全員おそろいでございますので、ただいまから第2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。

改めまして、委員の皆様方におかれましては年末のお忙しい中、この会議に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。

私、山形支局佐藤がしばらくの間、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ひ申し上げます。

初めに、委員のご紹介をさせていただきたいと思ひます。お手元に出席者名簿がついてございますが、出席者名簿をごらんさせていただきたいと思ひます。

日本女子大学名誉教授高木委員でございます。座長をお願いしております。どうぞよろしくお願ひします。

一般社団法人山形県経営者協会専務理事丹委員でございますが、本日、所用のためご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山形県本部長鈴木委員の代理で、本日は熊澤部長殿にご出席いただいております。（「熊澤です。よろしくお願ひします」の声あり）

株式会社でん六代表取締役鈴木委員、本日は代理で遠藤課長様にご出席をいただいております。（「遠藤です。よろしくお願ひいたします」の声あり）

公益社団法人山形県トラック協会会長矢野委員でございます。（「矢野です。よろしくお願ひします」の声あり）

酒田海陸運送株式会社代表取締役秋野委員でございます。（「秋野です。よろしくお願ひいたします」の声あり）

第一貨物株式会社取締役山形支社長横尾委員、本日は代理で高橋課長様にご出席をいただいております。（「高橋でございます。よろしくお願ひします」の声あり）

全国交通運輸労働組合総連合山形県支部委員長の鈴木委員でございます。（「鈴木です。よろしくお願ひします」の声あり）

全日本運輸産業労働組合山形県連合会執行委員長大場委員です。（「大場です。よろしくお願ひします」の声あり）

山形労働局長森田委員でございますが、本日、所用のためご欠席といただいております。

山形労働局労働基準部長荒木委員でございます。（「荒木でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます」の声あり）

東北運輸局長永松健次、本日は代理で自動車交通部長中屋敷です。（「中屋敷でございます。よろしくお願いいたします」の声あり）

東北運輸局山形運輸支局長松澤でございます。（「松澤でございます。よろしくお願いいたします」の声あり）

それでは、協議会の開催に当たりまして、東北運輸局自動車交通部長の中屋敷よりご挨拶を申し上げます。

中屋敷部長、どうぞよろしくお願い致します。

【東北運輸局 中屋敷部長】

自動車交通部長の中屋敷でございます。本日は永松局長の代理でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、一言ご挨拶申し上げ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、日ごろより交通行政に対しましてご理解、ご協力を賜りましてまことにありがとうございます。

本協議会は、トラック事業における取引環境の改善と、長時間労働というこの2つの課題に対しまして具体的かつ法的な対策を講じることを目的として、この7月に第1回目の協議会を東北管内全ての県に設置されたところでございます。

前回の第1回目では協議会の設立と、全国一斉に行われます長時間労働の実態調査などが議論の中心になったところでございまして、委員の皆様方からさまざまなご議論を賜りました。調査は皆様のご意見を踏まえまして9月に実施され、現在は中央のほうで一斉に集積しているというふうに伺っております。

なお、中央ではこの11月2日に第1回の協議会を開催されてございますが、この会議からトラック運送業の生産性向上協議会と合同で開催をされてございます。これら2つの協議会は別々の旗揚げでございますけれども、ほぼ同時期かつ方向性を同じくする試みであるため、共同で開催するほうがいいというふうになりまして今回から合同で開催されて行われてございます。

本日は、まずは中央協議会における議事会の報告、そのあと委員の皆様方に実態に即した課

題やその他の改善事例等の紹介などが予定されてございますので、皆さんもぜひとも意識の共有を図っていただくとともに、それぞれの立場から潤達な意見交換をいただきますようお願い申し上げます。本日はどうぞよろしくようお願い申し上げます。

【山形運輸支局 佐藤】

ありがとうございました。

ここで報道機関の皆様にお願いがございます。プレスリリースでもご案内をしていますとおり、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、どうぞよろしくお願いたします。

続きまして、配付資料の確認をさせていただきます。

お手元に既に資料のほうを配付させていただいておりますが、まず順を追って一番上に議事次第、続きまして委員名簿、委員出席者名簿、配席図と一枚物が続きます。その後資料ということで資料1、第2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及びトラック運送業の生産性向上協議会資料というものをつけております。クリップ止めされております。その後2つ目のクリップ止めで、資料2ということでトラック運送事業における長時間労働の実態調査というものがついてございます。その次は一枚物でございます。資料3ということで、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の概要というものがついてございます。最後の資料4ということで、資料番号はついていないんですが、荷主様それからトラック事業者様からご提示をいただいております、本日の取り組みの事例発表の資料がついてございます。

全部で4部ついているはずでございます。全農様、でん六様、第一貨物様、それから運輸労連様の資料がそれぞれついている形でございます。資料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をいただきたいと思います。大丈夫でしょうか。

それでは、これ以降の議事の進行につきましては座長の高木先生にお願いしたいと思っております。高木先生どうぞよろしくお願いたします。

【高木座長】

どうもご苦労さまでございます。座長を承っております高木でございます。どうぞよろしくお願いたします。

一言ご挨拶申し上げたいと思っておりますが、今日の議題にも関係することではありますが、きょうはこの協議会の2回目の会合でありまして、いよいよ本格的な論議をする段階に入ろうとして

いるというふうに言ってよろしいかと思えます。しかし、既に第1回目に皆さんのほうから非常に積極的な議論が出ておりまして、特にこの取引環境、あるいは労働時間短縮という課題を達成していくためには、やっぱり山形県といったそれぞれの地方の特色を十分に反映させていかなければいけないです。こういうようなことが前回の中心的な議論の一つになったかと思えます。

具体的には果樹の時期、シーズンに非常に繁忙になる。こういうようなときの対策をどうするか。こういうようなことが一つの中心になったかと思えます。今回もそういう議論が出ると思いますが、僕のほうからは一つだけ申し上げておきたいと思えますけれども、先ほどお話がありましたように生産性協議会のなかでも主に労働時間問題を議論するというようなことが言われております。それからきょうの具体的な事例の中でもいろいろ出てくると思いますが、例えば労働時間問題をとってみますと、例えば賃金とか、いろいろな働き方とか、それから何より取引環境ですね。實際上、運賃、料金、こういうものがどうなっているかというようなことと非常に密接な関わりがあるわけでありまして、あんまりそれぞれの要素のことを考え過ぎますと一種のぐるぐる回りになってしまう。何々を改善しなきゃ労働時間が改善できないというようなことになりますとぐるぐる回りになってしまいますから、僕としてはこの協議会では、例えば労働時間を改善するためにどうするか。どうすれば労働時間の改善になるということをしっかり踏まえて議論していただけるといいというのを僕の希望として申し上げておきたいと思えます。

前説はそれくらいにいたしまして議事に入らせていただきますけれども、本日の議事の進め方は大体次のようにしたいと思っております。

まず議事進行、議事次第を見ていただきますと議題が出ておりますが、議題1それから議題2については、事務局よりご説明をお願いするというにしたいと思えます。議題3につきましては、これは山形労働局から改善基準告示に関する説明をいただいた後、各委員の方々から事例紹介をしていただくということにさせていただきたいと思えます。発表の順序は全農さん、それからでん六さん、第一貨物さん、それから運輸労連さんの順序にしたいというふうに思っております。

それで、この事例紹介が終わった後に、それぞれ質問とか課題に向けたアイデアなどについて自由に発言をいただきたいというふうに思っております。全部で3時半ぐらいには終了したい。大体のめどとしてそういうふうに思っておりますのでご協力をお願いしたいと思えます。

◎議 事

(1) 第2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及びトラック運送業の生産性向上協議会の概要について

【高木座長】

早速ですけれども、議題の(1)に入りたいと思います。これは第2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及びトラック運送業の生産性向上協議会の概要についてということで、事務局より説明をお願いしたいと思います。

〔山形運輸支局 資料1に基づき説明〕

【高木座長】

後で議論はやっていただくことにいたしますが、どうも説明ありがとうございました。

何か技術的なことで質問があれば。委員の方から。よろしいですか。

(2) 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】

じゃあ続きまして、議題の(2)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、説明をよろしくお願いたします。

〔山形運輸支局 資料2に基づき実態調査の概要について説明〕

【山形運輸支局 佐藤】

この実態調査につきまして、前回の第1回目の協議会のときに概要についてご説明を申し上げた際、委員の皆様から3点ほどご質問やご指摘がございました。その点について、ここでご回答を申し上げたいと思います。

1つ目としましては、矢野委員より調査に際しては非常に書き方が難しいので、説明会とかを開くなどしてきめ細やかな対応をしてほしいという要望がございました。

これに関しましては、山形県トラック協会さんのほうの実態調査を対象とした20社ほど全ての事業者様に、直接この調査票を持って訪問をして、具体的に記入の仕方をそれぞれに説明をして調査を実施したということでございます。

それから、2点目でございます。これは横尾委員からご質問があったのですが、第一貨物さんのように集配車をお持ちの事業者様においては、集配車のドライバーというのは1日に何度も積んだりおろしたり、積んだりおろしたりということをやっただけけれども、その際にこのドライバーの記入票にどうやって記入したらいいだろう。もしくはしっかりとそういったドライバーへの書き方を明示するほうがいいんじゃないかというようなご指摘がございました。

これに関してなんですが、今回のこの調査の目的というものは、まさに長時間労働の実態を探る調査ということもございまして、今回は長距離トラックのドライバーを対象としようということで調査をやりましたので、いわゆる集配のドライバーは今回の調査の対象外ということにさせていただきましたので、ご指摘のありました、積んだり卸したりというような1日に何度もそれを繰り返すというドライバーは、今回は調査の対象外とさせていただきましたのでご了承くださいたいということでございます。

それから3点目、これは全農の齋藤委員様よりご質問・ご指摘がございました。調査の対象時期についてなんですが、調査の対象時期が9月14日から20日までの7日間を調査の対象時期とするということでお示しをしたところでございますが、山形県の農産品はちょうどその時期というのは余り荷動きがない、荷物が余り出ない時期だから、もう少し時期を考慮して農産品がたくさん出る時期にしたらどうかというご質問・ご指摘がございました。

これについてですが、この調査につきましては全国統一で同じ様式でまずは調査をするということもございまして、時期についても9月14日からの7日間ということで確定ということもございましたので、大変申しわけないのですが変えられず、その時期に調査をさせていただくとともに、この調査をしました後、これは東京のほうに一旦集めまして、そちらのほうで集計・分析をするというスケジュールの関係からも、やはりその時期でなければならなかったということで、時期をずらすということではできなかったわけでございます。

そこで、事務局といたしましては今後この調査の結果が中央のほうから県単位で示されるわけでございますが、その調査の内容・課題等を整理していく中で、実態調査では不足して見えなかった部分、もしくはご指摘のありました時期的な部分等、そういった足りなかった部分があれば、そういった部分を補完する意味でヒアリング調査というものを実施して、それで補完をしていくことを検討しておりますので、時期については大変申しわけなかったんですが、この時期とさせていただくということでご了承くださいたいと思います。

前回ご指摘のございました3点について、実際の調査には山形県トラック協会さんのほうで一斉調査に当たられておりますので、トラック協会さんより調査の実施状況並びに進捗等につ

いてご報告をしていただきたいと思います。よろしく申し上げます。

【高木座長】

山形県トラック協会さん、お願いします。

【山形県トラック協会 矢野委員】

ご苦勞さまでございます。調査は今ほど担当の主席のお話にあったように、第1回目の協議会のご意向、そして行動調査の際の共同の上、山形県としては長距離運送事業者に対して実施をお願いしたところでございます。具体的には20事業者に対する調査、ドライバーについては100名をお願いしたところであります。100名は20社から原則的に選んだのですが、なかなか調整の部分でこれでも足りないという部分がちょっとあったものですから、多くの情報を集めるために数社を拡大しまして、二十数社に対してお願いをしてドライバー100名を実施したところ。全て10月の頭には結果を集めて、全て20社、100名の分を全部共通して調査者の日通総合研究所のほうに行って今現在、集計をしているような部分であります。

それから、第1回目の協議会の部分では佐藤主席のほうから前にあったように、調査票の部分の実態を把握するというような部分なものですから、全国の県内事業者さんについては調査から外させていただいたところがございます。あくまでも地元の、地元というと大変、表現もおかしいんですけども、地元には本社がある事業者さんから抽出をお願いをしたという部分であります。以上です。

【高木座長】

ありがとうございました。この議題（2）につきまして、何かご指摘がありましたらここで質問していただきたいと思います。

【交通労連 鈴木委員】

交通労連の鈴木です。結果が出てみないとわからないわけですが、県内の中で本社があるところということですが、先ほど地方の特色を出していかなきゃならないんでないかという話があったかと思います。全国を見た場合、東京と山形の地域性の違いのように山形県内においても庄内と置賜とか村山とか、そういう意味では地域性があると思います。そういう意味で20社を選んだ規模別、地域別にもし公表できるのであれば教えていただきたいと思います。

【高木座長】

これはトラック協会さんのほうでよろしいですか。

【山形県トラック協会 矢野委員】

20社から100名につきましては、今、鈴木委員が言われましたように県内の事情をくまなく調査するということがありますので、内陸・置賜・庄内の3地域から従業員数に比例した形をお願いをしたところでございます。ですから本来、長距離労働ですと山形から出発するのと新庄から出発する、酒田から出発するという部分ではえらく違いますので、そういった部分で地域を考慮した形で、従業員数に比例した形で選ばせていただいたところでございます。それで、資料はちょっと手元になかったもので何社、何社とはちょっとお答えできませんが、あくまでも県内の物流の運送をどのような形でやっているかというような部分では広くお願いしたところでございます。

【高木座長】

よろしいでしょうか。ただ、これは運輸局のほうに聞きたいんですが、県内の分析はできないんですね。要するに今は県単位で結果が出てくると、こういうことですね。

【山形運輸支局 佐藤】

実は、この調査票を我々運輸支局もしくは労働局さんが実際に目にすることなく、聞いた話ですとトラック協会さんも目にすることなく、全て日通総研さんのほうに送っているということございまして、どういった成果ができるのかと、ちょっと我々も今のところまだわかってはいないところではございますが。ただ山形県というくくりで出てくるのか、山形県の4地区それぞれの中の特色ということで出てくるのか、そのところはまだちょっと承知していない部分でございます。

【高木座長】

わかりました。いずれにしても鈴木委員のおっしゃるようなことをやるためには、ヒアリングのほうで補わないといけないということになると考えてよろしいでしょうか。

【山形運輸支局 佐藤】

はい。どういった結果が出てくるのかということも見てですが、そういった部分でちょっと足りないものがあるのではないかなと思っており、あるいはヒアリングも視野に入れてやっていきたいなということで考えておりますので、そういったご要望も委員の方々からあれば検討させていただきたいということではございます。

【高木座長】

ありがとうございます。よろしいでしょうか。ほかにございませんか。

(3) 長時間労働等の現状及び改善の取組み事例等について

①トラック運転者の労働時間等の改善のための基準について

【高木座長】

なければ次の議題にいきたいと思います。議題(3)というところで、長時間労働等の現状及び改善の取組み事例等についてであります。まず最初に事務局より、トラック運転者の労働時間等の改善のための基準ということで説明をお願いしたいと思います。これは山形労働局さんをお願いします。

〔山形労働局 資料3に基づき改善基準告示について説明〕

②荷主及びトラック事業者の取組み事例紹介

【高木座長】

ありがとうございました。これは後でまた議論があるかもしれませんが、事例紹介に移りたいと思います。それぞれの事例について委員の皆さんからご質問があると思いますが、後で場をとって一括して論議いただくということにしたいと思います。

では、まず全農さんからお願いいたします。

【全農 熊澤委員代理】

全農山形県で本日、鈴木のかわりに出席させていただいております熊澤でございます。座つての説明でよろしいでしょうか。済みません。

今回の第2回協議会に出席するに当たりまして、第1回の内容について目を通させていただ

きましたけれども、私ども全農の物流業務の中でも、とりわけ課題が多く早急な改善が必要と判断しておりますのは、やはり果実・野菜等の青果物輸送であります。その青果物輸送のドライバーの労働改善に向けた取り組みについて、大変つたない内容であります、別紙のレジюмеに沿ってお話をさせていただきたいと思えます。

専門外の内容等もありまして、形式立った説明になろうかと思えますが、お許し願いたいたと思えます。

まず、冒頭に基本方向を整理いたしてあります。生産者が丹精込めて生産いたしました県産農産物を、将来にわたり消費者への安定的な輸送を確保するため、ドライバーの法令で定められた拘束時間の遵守・短縮化及び荷役作業の簡素化などの負担軽減に組み、運送会社様から受け入れられる優しい集・出荷体制の構築を目指すということであります。

続いて、2として実施具体策を記載いたしてあります。大きな項目立てとして4項目を整理いたしましたが、まず(1)拘束時間の短縮化、アの集荷と仕向け先出荷との区分輸送でありますけれども、地域格差はあるものの、トラックによっては県内の産地集荷所から県外の仕向け先まで、通して同一のドライバーが対応しなければならない場合が生じてあります。小口荷口を中心といたしました管内集荷は、あくまでも県内の最終集荷集結所までの集荷として、県外等の仕向け先の輸送につきましてはドライバーの交替制を導入し対応して拘束時間の短縮化に努める考えであります。

続きまして、(2)荷役作業の軽減化についてでありますけれども、青果物輸送で多く見られますバラ積みや雑パレットの積みかえなどの手作業から、荷物を出発地から到着地まで同一のパレットに載せたまま輸送・保管化が可能な一貫パレチゼーションの導入によります荷役作業のオールフォークリフト化を進めたいと考えてあります。さらに、これまでドライバーがサービシ的に行っておりました品目別の分荷作業、ピッキング作業、パレットへのはい積み、このようなものが青果物輸送の未経験なドライバーでも荷役作業が可能となりますように、産地の荷主側で輸送トラックへの積載の事前準備を行うことを、できる産地からではありますけれども段階的に進めている状況であります。

続きまして、(3)出荷予定数量の精度向上でありますけれども、皆さんご存知のように青果物につきましては天候や販売動向によって出荷数量が大きく変動することが積載率に直接関与している実態にあります。このようなことから生産者・JA・運送会社それぞれがこの精度ある出荷予定数量の把握・提供に努めて、効率的な輸送体制の構築に向け進める考え方であります。

最後に、（４）集荷所の集約と仕向け先の見直しですが、荷積み・荷卸し箇所の多い輸送はドライバーの荷役作業の足かせとなっております、多くのドライバーから敬遠されていることから小規模で数多く点在しておりますJA集荷所の集約化を大胆に進めてまいりたいと考えてございます。また、分荷先が多くて荷卸し箇所も複数箇所となっていることに加えまして、多品目・少量輸送で積載物が低位にあることから、取引先も市場が大半になりますけれども、段階的な集約についても産地の段階で検討を進めているところでございます。さらにドライバーの待機時間の短縮化を図る観点から、仕向け先での荷卸し時間帯の柔軟な対応を要請しているところでございます。

以上、まとまりのない話を申し上げて誠に恐縮であります。農産物の販売価格が何十年とほとんど変わりのない中で、生産出荷コストばかりが上昇しまして農業所得を圧迫する状況が続いてございます。私ども荷主側としてもすぐできること、また中長期的視点で取り組むべきことに区分いたしまして、ドライバーの労働改善に取り組んでまいりますので、今後ともご理解、ご協力を賜りますことをお願い申し上げます、説明といたします。

【高木座長】

ありがとうございました。続きましてでん六さんお願いします。

【でん六 遠藤委員代理】

株式会社でん六の人事課遠藤と申します。よろしくお願いたします。

弊社のほうは荷主側といいましても、全て第一貨物さんに依頼しておりまして、第一貨物さんが目の前にいらっしゃるのを何をお話ししたらいいかとちょっと思っております。一応、資料のほうには無理な運行の軽減ということで、当社のほうでも第一貨物さんを経由しながら運送をしていただいているわけなんです、荷物は関西方面に行く場合は、荷物は運搬されるんですが運転者のほうは交代していただいて、長時間労働にならないように第一貨物さん経由でお願いをしております。

苦情作業の受付等については、センターさんによっては荷物を下ろすのみでなくて、商品の仕分け作業までしていただきたいというようなセンターさんがあるということを伺っております。そうしますとドライバーさんのほうは、その仕分け作業も労働時間に含むということになります。運送会社さんの仕事と、商品の仕分けを区別をして、仕分け作業はセンターさんの内部でのお仕事で調整をしていただきたいということをお伝えしております。

実際にトラックを運搬していただいている担当の方からそういったクレームがありました。弊社のほうでは担当者を通じてこういったことを言われましたということをご報告いただき、仕分け作業まで運送会社さんにさせる事は弊社のセールスよりそのセンターさんのほうに、こういったことはできるだけなさないようにご協力をしていただきたいということをお願いをしているのが現状でございます。

それから、配達時間の指定ということで、やはりスーパーさん、あるいは組合さん初め限られた時間にきちんと配達をしていただくということが原則になっております。交通機関、特に山形ですと雪の状況も当然あるわけですが、この時間に出発していただければ、間に合うと思われる時間に出発できるように（第一貨物さんをなるべく待たせないように）今、一生懸命取り組んでおります。ただ、待機時間が当然ございます。伝票を発行してから運送会社さんにお渡しするまでの時間もできるだけシビアに発行できるように、今、努力をしているというのが現状でございます。以上でございます。

【高木座長】

ありがとうございました。それでは、続きまして第一貨物さんお願いします。

【第一貨物 高橋委員代理】

第一貨物の高橋と申します。どうぞよろしくお願いたします。

お手持ちの資料の1ページ目ですけれども、幹線輸送の全体図をまず載せてありまして、左上から始まりまして、集配車両が集荷してきた荷物をターミナル別に仕分けしまして、幹線輸送した後に着ターミナルで大型車両から荷卸ししまして、中型車両で配達に向かうという一連の流れでございますけれども、長距離輸送に関するドライバーの拘束時間といいますのは、この赤枠でくくった出社から点検整備、荷積み、輸送を行いまして荷卸し、点検・洗車、そして退社するまで。

そして、右上に書かせていただきましたけれども、出社から退社までの時間をいかにして短縮させるかということが拘束時間を短くしていく方策というふうに考えます。

次の2ページをごらんください。その改善の方策としまして何点か記載させていただきました。まず1回の運行、1回の幹線輸送の時間を短縮する方法としまして、1番目に荷役分離、2番目に乗り継ぎ、3番目にハブ&スポーク、3番がかぶってございましたけれども、済みません。2つ目の3番がデジタコの活用。4番目に自動洗車機。5番目にタイヤ交換フルメンテナ

ンスとなっております、内容につきましては次のページから説明させていただきたいと思っております。

2つ目に月間の拘束時間の短縮ということでPSSというものがあります。これは私どもの社内で使用している単語でございまして、米印で記載しておりますが、ピーク・サポート・システムというものの頭文字をとった内容でございまして、ビッグデータと言えるかわかりませんが、これまでの過去の実績、お客様からお預かりしました物量の実績を用いまして、将来の物量を予測していこうというものです。その中で物量の少ないと思われる日には幹線輸送の運行を取りやめまして、その分のドライバーの拘束時間といいますか、労働時間を短縮していくといったものにつなげていこうというものです。

3番目には、超長距離と記載してありますが、東北から関西などの長距離輸送におきましてダブルマン運行を行っているというものです。

4番目は出発時刻の早期化ということで、先ほどでん六様からもお話を頂戴しましたけれども、荷主様全般的に出荷時間を前倒ししていただくよう要請しております。また、2つ目にはホーム運営の見直しということで、先ほど発と着のターミナルの絵がございましたけれども、そのホームの上での荷物、荷捌きの動線を確保して、短時間でその車両が出発できるようにするといったようなこととございまして。

5番目、その他としまして運行職ミーティング。実際にドライバーから聞き取り調査をしまして、不具合があれば直していくということです。2番目に担当部の巡回指導。本社に安全管理部という部署がございまして、そこが定期的に監査に回っております。その内容でもし適正でない部分が見つければ、すぐ改善をしていくというもので、具体的に、次のページからいきますけど、1回の幹線輸送の短縮という中で荷役分離というものがございまして、この部分は入社から退社までの間で幹線輸送の前後にあります荷積み、荷卸しに関わっております、この作業に当たる時間を短縮していこうといったものです。単純に別の人間が行う。荷積みが終わった段階でドライバーが出社してきて、荷積みが完了した車両に乗って運行していく。もしくは着ターミナルに着きましたら、そこですぐ退社となりまして、別の者が荷卸しするといったようなこととございまして。リンク便と記載してございまして、これは私どもの社内で使っている言葉でございまして、A店からB店まで積んで下ろして、1回終わった後、またB店からA店へも積んで下ろす。積み下ろしが多く発生する場合には、B店から戻ってくる場合につきましては、違う車両にもう積んでおくといった内容です。行くときの車両と帰ってくるときの車両が違う、帰ってくるときの車両には既に荷物を積んであるといったような内容であります。

2番目に乗り継ぎでございますが、先ほどでん六様からもお話がありましたとおり、途中でドライバーをかえるというものでございます。シェイクハンド便と記載してございますが、例えば当社は久留米運送様と提携しておりまして、山形から出発した車両が大阪で久留米運送さんのドライバーとチェンジいたしまして、第一貨物のあの車両が九州まで行くといったようなことがございます。もちろんハンドリング回数、荷捌き回数も減りますので、破損などの品質面でも効果が発生しますし、またそのまますぐドライバーさんを交換して出発できるというようなことから、トータルでも時間短縮ができます。

3番目のハブ&スポーク、これは自転車の車輪を横から見た図をイメージしていただきたいのですが、軸に当たる部分をハブ基地としまして、その近隣にある複数の事業所からハブ基地に向かって荷物を持っていきます。そのハブ業務に参加している事業所に該当する全ての荷物をハブ基地に送り込みます。その後、ハブ基地の中で行き先ごとに仕分けしまして、自分の該当する荷物・店の分だけ持ち帰る。具体的な例を挙げますと、北町にございます山形支店がハブ基地として今動いてございます。南は那須支店、いわき支店もこのハブ基地に入っておりまいます。北のほうは秋田県内に秋田県南支店、象潟支店からもハブ基地に入っておりまいます。合計しますと10店舗ぐらいがこちらに入ってきてまして、またそれぞれが持って帰るという内容です。1台1台この10店舗に幹線便を出していたのでは労働時間が長くなり過ぎてしまいますので、その時間短縮という意味でも役立っております。

2つ目の3番、申しわけございません。デジタコ活用ということですが、こちらは今現在、事業所からそのデジタコの端末にパソコン上で入力しますと、入力した文言がデジタルから音声データとして流れていきます。高速道路が今通行止めだというようなことを端末で入力しますと、それがドライバーのほうに伝わってきます。そうすることによって通行止め箇所を回避して、目的地に足どめをされることなく到着することができるといったことが可能となります。

あとは4・5番目、自動洗車機とタイヤ交換フルメンテナンス。これにつきましては幹線輸送前後の点検業務等々の時間を削減する内容となっております。

次の4ページをごらんください。拘束時間（月間）の短縮。こちらは先ほど申し上げましたように、将来の物量を予測することによりまして、その便自体を減便、走らないようにしてしまおうというものです。将来的には有給年間5日付与という話もございますので、そちらにも役立っていくかなというふうに考えてございます。ちなみにこれはまだ運用しておりませんので、来年、2016年の1月から導入を計画してございます。

3番、長距離運行対策ということでダブルマン運行でございます。どうしても北東北から関西に行く運行便のように長距離輸送便になりますと、最大の16時間を超えてしまうことが少なくございません。この対策としましてダブルマン運行を行いまして、20時間以内に収めていくということでございます。出発時刻の早期化については先ほど申し上げたとおりであります。また、5番のその他の内容についても先ほど申し上げたとおりであります。

以上の内容等々を行いまして、この長時間労働改善に向けて取り組むものでございます。以上でございます。

【高木座長】

ありがとうございました。それでは、最後に運輸労連さんお願いします。

【運輸労連 大場委員】

運輸労連の大場であります。私のほうからは長時間労働の現状と課題ということで、改善ま
でいきませんが、その点について労働者の視点から申し上げたいと思います。

そして、参考資料のほうを使わせていただいてやるわけですが、ちょっと見えづらい部分、
縦・横になっている部分についてはご容赦をお願いしたいなと思っております。

では、まずここに至った背景、現状を語らずして解決には至らないというふうな思いから、
皆さんご承知のことだと思いますが、簡潔にこれまでの経過について申し上げたいというふう
に思います。

トラック産業は1990年12月に規制緩和がされて、事業の免許制から許可制へ、運賃も認可制
から届け出制へというふうに変ったところがあります。その後も断続的に規制緩和が繰り返
されて、最低保有台数の基準の引き下げ、営業区域の拡大、営業区域の廃止、運賃・料金のさ
らなる緩和ということで、最後は運賃事業届け出制度になるなど、大きく変貌を遂げたとい
うふうなことであります。その結果、資料1にありますように、事業者数については1990年は3
万9,555者というところから、2014年の数値でいいますと6万2,900者というふうなことで1.5
倍にふえたということになります。それから車両も、ここに記載はありませんけれども、当初
の82万台から2013年では108万台ということで1.3倍になっております。

その事業者数の規模別に見ますと、10台以下のところが当初1万6,909者だったものが、
2014年には3万5,773者というふうなことで、2倍以上になっております。半数以上が現在は
10台以下の事業者であります。

そうした中で、特に日本経済はほぼ時を同じくしてバブル崩壊、その後の失われた20年と言われるように厳しい経営環境が続いて、企業の海外シフトでありますとか、少子高齢化の進展、低成長の経済、そして製造品も軽薄短小化するなど、国内の貨物輸送量では減少を続けることになります。

資料2が貨物の輸送の状況ということで資料を出してみました。1990年をピークに減少に転じて、右肩下がりで推移をしてきたというふうなことであります。したがってそうした運ぶものが減少する中で物流業者は増加しているわけですから、縮小するパイを多くの業者が奪い合うというふうな実態で、特に過当競争が激化することになりました。受注産業ですからトラックを動かさないと売上げがないということになりますから、何とかトラックを動かそうと、運賃を下げてでも受注をしようというふうなことで運賃のダンピング等が横行する。運賃を下げるので何かを削らないと利益が出せないというふうな状況から、短期的にはその日の必要経費を回収することが目的になりますが、将来的な投資あるいは費用の回収ができなくなってしまふというふうなことになったという面があります。

それから、輸送単位当たりの費用を引き下げするために、車両の耐用年数の延長でありますとか、車両整備の費用の削減、過積載運行、超過勤務や労働条件の引き下げなど、安全規制、労働規制を守らない社会保険料を逃れるなどの悪循環が起こってきたものと思っております。

それから、この間は経済が厳しいことから、荷主企業においても経営改善が求められたというふうなことで、物流費の削減、運賃引き下げ要請がこの間多く出されて、過当競争と相まってトラック事業者が運賃引き下げを引き受けざるを得ない状況というふうなことになったというふうに思います。一時期は荷主企業が運賃を決めているとか、思うような運賃にならないと何度も入札を繰り返すというふうな事象も散見されたというふうに思います。

それから、一方ではトヨタの看板方式に代表されるようにジャスト・イン・タイム、必要なものを必要なときに必要なだけというふうなことで供給をするというふうなことの質の向上が求められ、事業者側にとってはこれが大きな負担となってきたと思います。

規制緩和当初から、経済的規制は緩和するけれども、社会的規制は強化をするというふうなことがうたわれて、事後チェック体制として適正化実施機関の巡回指導をして、健全な事業運営を目指したというところだったわけですがけれども、そのことがうまく機能してこなかったということも一つあるというふうに思います。

この間、罰則等も強化されておるんですけども、実際的には事故や通報等の何事か起きない限りそういう違反等は表面化をしないというふうなことで、業界が劣化をしてきたのではな

いかなと思っております。このところが規制緩和の流れだと思えます。

それから、運賃・料金に関しましては積み合わせ運賃、貸し切り運賃等があるわけですが、ここでは貸し切り運賃についてちょっと申し上げたいと思えます。先ほど申し上げました1990年12月以前の運賃というのは認可運賃でありました。資料の3が旧区域トラックの運賃ということで、資料として出させていただいているところでもあります。2003年に改正になって事業届け出制となって、実質的には運賃料金は自由化になったというふうなことであります。

それで、本来の運送と荷役を分離して別立ての運賃というふうなことも言われてきたわけですが、実態的には実勢運賃として荷役のコストは運送サービスに内包する形でこれまで進められてきたのではないかなと思っております。

それから、基本的には車上受け、車上渡しが原則であったのではないかなと思っております。

それから、資料の4ページにはその当時の割り増しの運賃制度の資料の一部を添付したところでもあります。品目割増、特大品割増、特殊車両割増、悪路割増、冬期割増、休日割増、深夜・早朝割増等々がありました。そのほか車両留置料ということで、荷主都合で出発時間が一定以上になった場合に料金を取るというふうなこととか、実費として有料道路の利用料、運転手以外の荷役作業員、一時保管、こういうものの実費料があります。それから最近は燃料サーチャージということで、燃油費が上がった部分の料金です。こういうものもあったわけですが、このところが今に至ってはなくなってしまっているのではないかというところでもあります。

それから、特に営業区域規制の撤廃ということで、全国どこでも業者が行けるようになったということから、当初は発荷主から行き運賃をもらって、それで賄っていたというふうに思っておりますが、効率化と売上げ増を図るために長距離輸送では安くても荷を求める業者、物流コスト削減を求める荷主側との思惑の一致ということもあろうかと思えますが、より運賃が下落することになったと思っております。

そういう中で、特に発地から着地までの距離と車両で決まってしまうという運賃に変容したというふうに思っておりますが、10トン車でどこまで幾ら、こういうふうな運賃が変わってしまったというふうにも思っております。

資料の5には、これは日銀で出しているサービス価格指数というふうなことで、資料として出させていただきました。1992年、1993年ぐらいをピークに運賃のほうは下落をして、2005年あたりを底に燃費価格が上昇したというプロセス、それが若干上昇するというものであったというふうに思えます。

運賃について認識を深めるために少し具体的に申し上げますと、3ページの貸し切りの実態

というところで、例えば山形から東京で幾らかかったかというふうなことで、10トン車で東京まで400キロぐらいですので、400キロで見ますと200キロ以上のところが20キロ刻みということですから、10倍で3万1,800円、それから5万8,990円。これをたしますと9万円強というふうな認可運賃だったというふうに思います。ただ、当時も今も実勢運賃ということで、8掛け程度の運賃ではなかったかなというふうに思いますが、今の現状を見ますと5万円程度の運賃もあるのではないかなというふうに思っております。そんなところが運賃の状況だと思います。

それから、続いて労働者の賃金と労働条件ということで、資料の6には厚生労働省の賃金構造基本統計調査をもとにして作成した表を添付しております。ちょっと見えづらくて申しわけございませんが、1989年のところでは規制緩和前の実態です。1992年、この辺がトラックのところの年収が一番多かった時期なのではないかなと思っておりますし、全産業の時間当たりの賃金差も少ない時期だったと。赤いラインの2005年では全産業の時間当たりの賃金差が最大となっているということで、先ほどのサービス価格のところと同じような傾向が見られるのではないかなと思っております。いずれにしてもトラックの労働者の賃金は低賃金、長時間労働、時間当たりの賃金の低さが言われています。それから固定給が低くて稼働給（歩合給）で賄うというような賃金体系が特徴だというふうに思います。このことで長時間働かないと生活していく賃金にはならない実態にある。さらには年功制の賃金とはなっておらず、年齢が高くなるほど他産業との賃金格差が広がるという特徴もあると思っております。

続いて7ページの資料7は、ここから先は運輸労連で毎年5月に全国一斉にドライブイン・道の駅・高速道路のパーキング等でアンケート調査を実施しております。これは全国一斉です。資料はことしの5月の実施のもの集計の内容であります。1日大体8,000前後のデータを集計しているというふうなことであります。そのアンケートで年収を聞いたものが7ページになっております。全体では400万円以下は55.8%ということになっております。ただ下の表を見ますと、東北では73.1%が400万円以下だという年収の状況であります。

それから8ページにいきますと、実際の残業時間と賃金支給の差ということで、半数を超える方は実態どおりの支給がされておりますけれども、左側のほうでは違法と思われるような実態もあるということでもあります。それから下の表では、年度の経過とともに一定程度よい方向にいつているのではないかなというように感じであります。

それから、長時間労働の実態というところでは、資料9ではアンケートが5月ですから4月の残業時間を聞いております。約6割は60時間以内ということになっておりますが、先ほどの残業時間と賃金のところでの支給されないや、固定的に支払われているというふうな報告もあ

りましたけれども、その辺の関連はちょっと不明ですが、こういう実態になっておるとい
とであります。

労働時間に関して細分化をしますと、運転時間と荷役時間とその他の時間に分かれる。その
他の関係については車両の点検、始終業点呼、手待ち時間等の時間ということで整理をしてい
きたいと思いますが、運転時間に関しましては距離によって区分をしますということですが、
先ほど長距離を主体に調査を行っておりますけれども、近距離については集配・ルート配送・
引越などがあると思いますが、集配・ルート配送では決められたエリアやルートをまわっ
ていくものということで、配達先・集荷先の状況によって左右されるということや、道路の渋
滞によって時間が長くなる傾向にあると思っております。毎日、定時で帰れるようには実態的
には組まれていないというふうに思いますから、毎日、時間外が発生をします。ですから交代
運転者、ルートの補助者、こういうものの配置が必要だというふうに思っております。

それから中距離に関しましては、いわゆる日帰り運行ということで、とりわけ行き先によっ
て長時間となるというふうにも思っております。一例を挙げますと、山形起点で新潟というと
ころでは、貨物を運ぶとしますと片道160キロぐらい、往復320キロということで、一般道で時
速40キロで行きますと、運転時間だけで8時間になってしまうということでありまして、これ
に荷役時間や待ち時間、その他渋滞等があれば、所定の8時間は超えて超勤になってしまうと
思います。それから長距離運行でも、行き先の距離によって長時間になっていくということで、
片道全線高速を使用すれば、高速は80キロという換算でいきますと8時間で640キロ、です
から山形市から浜松までですか。これで運転時間だけでも8時間を超えてしまうというよう
な、それ以上は超過勤務になってしまうと思います。

中距離と長距離については今8時間を基準に話をしましたけれども、先ほどの改善基準告示
からすれば少し違った実態があると思いますが、そもそも改善基準告示は労働基準法で時間外
の上限がないために、長時間の自動車運転者の業務の労働時間の改善を図るために上限を定め
た基準というふうに思っております。それが1日の労働時間8時間ではなく、改善基準告示の
上限が一つの指標になってしまっているのではないかとこのふうにも感じているところです。
罰則もないことから、運行ダイヤの設定が上限基準で、それが前提で組まれているケースが多
くあるのではないかなと思っております。

それから、連続運転時間というものがさっきありましたけれども、資料9の4月の残業時間の
下のほうの表に記載があります。時間指定あるいは渋滞でのおくれを取り戻すために、あるいは
高速パーキングに駐車スペースがないなどでオーバーしてしまうケースが多くあるのではな

いかなと思っております。

続いて、荷役作業や手待ち時間に関しまして申し上げたいと思いますが、近年、荷役機器やパレダイスの進展ということで、荷役作業の時間短縮が図られていると思っておりますが、まだまだ手荷役のところもあるということで、10トン車手積み・手下ろしでそれぞれ2時間かかるというケースがあると聞いております。積み込みのほうは事業者が直接かかわる発荷主であるために、荷主庭先の情報等もあるために長時間の手持ちはあまりないと思っておりますが、製品ができずに待たされたり、置くスペースがないために製品ができるごとに積み込むケースがあると聞いています。

それから荷卸しの関係では、先ほどの中央協議会の配送センター等の話も出ていましたが、特に飲料関係とか食品関係があるんですけども、何台も多くトラックが到着をして順番待ちのために待たされるというケースがあると思えますし、建築関係では建てながら順番待ちというケースもあると思えます。

それから、10ページの付帯作業の有無というところにも記載があるんですが、自分でフォークリフトを利用して積み込みや積み下ろしを行うというケースや、倉庫の中まで仕分けをして製品の配置をするというケースがいろいろありますということでございます。付帯作業や車両留置料などが収受できていればいいんですけども、ほとんど無償で行われているのではないかなというふうにも思っております。また、事業者のお客様は大概是発荷主ということになっていますので、発地の対応についてはいろいろ改善を求めて、改善ができるというケースがあるんですけども、特に着荷主に関しましては発荷主のお客様である、顧客であるということもあって、発荷主のほうに事業者が改善を求めても改善ができないということは多くあるのではないかなと思っております。

そういうところを資料として出したところでもありますので、よろしくお願ひしたいと思えます。基本的には、長時間労働改善はその企業の労務管理での問題に帰結すると思っておりますが、先ほど申し上げました背景、取り巻く環境から、今は募集してもドライバーが集まらない、ドライバーの高齢化が進展をしている、若手ドライバーが入ってこないというようなドライバー不足のことが出てきて、交代運転手が配置ができないということになっております。

それから、先ほど申し上げましたように賃金が稼働・歩合給の割合が大きくて、長時間働かないと生活できないということから、労働側サイドが長時間働かせてくれということを求めるという場合もあって、そういう点が問題だと思っております。

それから企業側にとっては、運賃料金が下落をする中で、安全・環境対策のコスト増があり

ますとか燃油費の上昇、こういうもので厳しい経営環境になっているということなども踏まえながら、複合的な実態がトラック輸送の危機を招いていると思っておるところであります。

最後に私の私見ですけれども、安全・安心の輸送サービスの提供を土台に、その上で運賃料金の適正収受を図って、あとは企業の経営改善とそれから働く者の労働諸条件の向上を同時並行的に進めて、魅力ある産業にしていかなければならないのではないかなというふうに思っております。

以上を申し上げながら私からの提起に代えさせていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

【高木座長】

どうもありがとうございました。それでは4人の方々からいろんな事例についてご紹介いただきましたけれども、これからの時間が今の事例紹介を中心に論議していきたいと思っておりますが、その前の議題に関しても含めていただいて結構です。各委員それぞれのお立場から事務局の課題、それからこの関連についてのアイデア等、ご自由に発言いただきたいと思います。

何と申しますか、せっかくの機会ですからそれぞれのお立場があると思っておりますけれども、本音のところでは議論を聞けばこの協議会としても非常にいいんじゃないかと思っておりますので、多少と申しますか、いろいろ意見の違いあるいは場合によっては対立なんかがあっても、それはそれで悪いことではないと思っておりますので、どうぞご自由にご発言をお願いしたいと思います。

いかがでしょうか。どなたからでも結構ですが。

そうですね、僕のほうから指名するというのもなんですけれども。そうですね、どうしましょうか。矢野さん、今のご報告、特に大場さんからのご報告について、何かご意見ございませんでしょうか。

【矢野委員】

大場委員のいろんな資料の調査、また内容的には私どもの業界の実態の範囲も幅広く、部分的には深くお話ししていただいたという評価をしております。その中で、私としては一番大きな問題としての規制緩和という部分がどのような評価で、主にどのように改善をしていけるのかというところが、この協議会が本当に成果を出すためにはそこを政治的な問題として取り上げて、やっぱり改善をしていくという方向性が大事と考えております。ここは山形の協議会でございましてけれども、各県の協議会の中でそういう方向性が次から次と出てきて、中央でも大

きく取り上げてくださることを望んでおります。そこにたどり着かないと恐らく今、各具体的な事例ということでお話をお聞きしましたけれども、思いは皆さん同じなんですね。ですけど立場立場でそこまでは踏み込めないと、言えない理由のところを感じられましたし、それはそれで地方の協議会の中でいろんなテーマ、問題点を出しながら改善の方向性を突き詰めていくことは非常に重要ですけども、じゃあ根本的に解決するにはどうなのかというと、やっぱり最後は規制緩和に自分としては行き着いて、その天井に穴をあけないことには最終的な我々トラック業界が昔みたいな輝きを取り戻すといえますか、若いドライバー、職員にあすへの希望の光を見出せるかということが非常に心配な点でございます。

ちょっとテーマが大きくなり過ぎて、先生の期待に応える話があったかどうか疑問はあるんですけども、要するに、私共業界団体としては、この協議会の中で規制緩和の一部見直しについても重要なテーマとして議論を進めて頂きたいと考えているところでございます。

【高木座長】

いや、僕が委員長でもあるんですけど、今のお話ですとさっき第一貨物さんからは運送業者の中でも、トラック業者の中でもやるべきことはまだあるというお話がありまして、それなりに数例の事例を伺ったんですけども、根本的には今のお話は大変重要だと思います。しかし、矢野委員のお話で言いますと規制緩和策に改革がもう一遍加えられないと労働時間短縮も進められないということになってしまうと、これはこれでちょっと困るんじゃないかという気がするんですが、その点はいかがでしょうか。

【矢野委員】

ちょっと話が飛び過ぎて申しわけございません。我々の事業者は現在いろんな問題を抱えているといったわけでいろいろお話をしました。要するにドライバーが本当にいきいきと、他の産業の社員と同じように仕事をし、生活できるという姿を私どもとしては今描いておるわけですけども、そのためにはやっぱりまず第一にその原資となる運賃です。適正な運賃を得なければどうにもなりません。ですから我々業界を蘇生させるためには、第1番目には適正運賃です。自分としては1回目でお話し申し上げましたが、私共のドライバーの1時間当たり賃金は他産業に比べ3割低い現状であります。これは私共の仕事の内容からいってとてつもない格差だと自分は考えております。

私共のドライバーは、これまでも話をしてきましたけれども、ほとんど深夜・早朝の労働で

ございます。日中は余りトラックが走るのを見たことがないでしょう。夜中の高速道路のほぼ90%近くはトラックですから。それから夜中の街の中をコンビニからスーパーを回り配送している車も、要するに深夜の街の中を走っている車はほとんどがトラックでございます。それは私どもドライバーが仕事をしているわけですし、そういう面から見ますと例えば時間当たり同じ賃金でも自分としては不公平だと、そういう思いをしております。これは長い歴史があることですので、そこまでは求めないにしても、それに近い処遇していかないことにはドライバーを我々は採用してゆけない。しかもここ数年はほかの産業、どの産業も人手不足ですので、このリクルート市場において競争は厳しい。

ただ、望みは結構、若者は車が好きだということと、それと一回ドライバーの職についてしまうと、例えばその会社を退職しても、ほとんどはまたやっぱり運転の仕事に従事しております。なんだろうかと考えてみますとドライバーほどはっきり言って自由な職業はないんです。例えば1カ所に、例えば工場のラインについてしまえば、これはもう朝から晩までほとんど同じような業務になってしまう。それから営業に出れば嫌な相手にも頭を下げなきゃならない。ドライバーは一旦、点呼を受けて出発するまでは会社のいろんな規則の中に縛られて点呼を受けますけれども、一旦ハンドルを握ってしまえば、鼻唄をうたおうが、カラオケをうたおうが自由でございます。

それから例えば食事するにしても、工場勤務であれば12時にぴたっと決まって1時間ですね。ところがドライバーの場合は自分の好きなところに寄れるし、そういう面でドライバーだけが気楽な稼業じゃないでしょうけれども、そういう自分のいろいろな面でパフォーマンスができる。ですから恐らく自分としては適正運賃にまで処遇を上げられれば、若者を例えば誘い込むというとおかしいですけれども、そういう運送会社の仕事は崇高な仕事ですので、仕事の重要性を含めていろんな面で採用活動は結構できるかなと。ちょっと時間が長くなりました。

ということで、まず適正賃金です。ドライバーをきちんと採用できる、処遇できる運賃が適正な運賃ということをまずこの協議会あたりで大きくまとめていただいて、それをやっぱり荷主側に伝わるように、まずそこを第一に議論を進めていただきたいなと思っています。

【高木座長】

ありがとうございました。秋野さん、いかがですか。

【秋野委員】

実態調査につきまして、9月にうちの会社にも調査カードが来ました。これは一応、お役所のほうにも全て回るんだから、とにかく実態を赤裸々を書いてくださいということで、うちのドライバーのほうにもちゃんと説明したんですが、何か結果が運輸局それから監督署さんのほうにも行かないですぐ調査機関のほうに回るということで、ちょっと私びっくりいたしました。やっぱり県内の我々業界、運送事業者が一日どういう運行スケジュールで回っているのか、労働時間はどうなのかということをやっぱり地元の行政の皆さんも、これはやっぱりある程度きっちり把握していただく必要があるのではないかなと思っております。

それから、我々業界としてはトラック協会の中での議論にもありましたけれども、一番はやっぱり例えばさっきのいわゆる配送センターで何時間待たせられるのか。そういう苦情も、協会の中でいろんな話がありました。一つの今回の実態調査の目的はその辺のいわゆるどのお客さんがどのぐらいの手待ち時間をかけているんだということはある程度これはクリアにしないとやっぱり直らないということで、その辺も非常に書きにくいんだけど、まず正直に書いていこうというような話で、協会の中でそういう話題になっております。ですのでぜひ、県内の実態をやっぱり運輸局さんやら労働局さんに実際につかんでいただくことが必要ではないかなと、こう考えております。ぜひご検討をお願いしたいと思います。

それから、先ほどの大場委員のお話、非常によく整理されて私も感心いたしましたけれども、トラック業界の規制緩和と同じように車自体も規制緩和もされております。平成7年、8年、いわゆるそのころ単車が10トン車から14トン、総重量25トン車に全部モデルチェンジされて、いわゆる10トン車の時代から14トン、15トン、そしてトレーラーというふうにがらがら大型化してまいりました。ところがその時点でいわゆる個立ての運賃をいただける荷主さんは、非常に少なくほとんどが一車いくら車立て運賃が主でございました。その時点で一番我々業界として頑張れなかったのは、10トン料金がそのまま増トン、14トン、15トンになってもそのまま上がらないで移行したということで、実際には運賃的には3割から4割がその1年で、我々の業界が出血大サービスということそのまま続けたということで、これが今、我々の業界が一番厳しい採算性、コストだおれが続いているのが一番の原因ではなかったかなと思っています。もう20年前の話ですけども、そんなことを考えております。以上です。

【高木座長】

ありがとうございます。認識としては非常に共通する部分があるかと思っておりますけれども、鈴木さん、いかがですか。今までの事例をお聞きになって。どうぞ。

【鈴木委員】

矢野委員から話がありました規制緩和ですけれども、経済的規制緩和も必要ですが、同時に安全や労働諸条件に関する規制強化も必要と思います。労働者の雇用や労働条件は結果的には企業の利益なくしてないわけであり、そのバランスが当然必要であると思います。そういう意味では、先ほど労働局のほうで話がありました適正運賃は勿論ですが、安全対策も含めた改善基準告示の見直しなど労働環境に関する規制強化が必要になると思います。そういう中で毎年、休日とか時間外労働の短縮要求はするものの、大幅なコスト増加になってしまうと企業自体がもたないというのも今のこの業界の実態だと思います。そういう面では業者と荷主さんとの間の中で、妥当な運賃というものを模索していただきたいと思います。

一方、単なる業界だけでなく国策の中で、前に進めるべきと思います。具体的には軽油に係わる税制であったり高速道路料金であったりすると思います。そして、企業に体力をつけながら労働時間を短縮するような、そういう業界の仕組みづくりをしていかないと、なかなか進まないのかなという気はしています。

【高木座長】

ありがとうございました。先ほど第一貨物さんからご報告がありましたけれども、前回どなたかからはわかりませんが、いや實際上、ドライバー不足が続いてきていて、その結果運べない。つまり荷主から言われても断ってしまうケースも出始めているという話がありましたけれども、言ってみると何というか、トラック事業者のほうから荷主を選別するというようなことは、これから起こり得るとお考えでしょうか。第一貨物さん、どうぞ。

【高橋委員代理】

そうですね、正直そういうことはなくはないと思います。やはりお客様が全て同じ運賃でというわけでもございませんし。

【高木座長】

そうですね。

【高橋委員代理】

取引している年月とといいますか、そういったことによっても変わりますし、また扱っている商品も変わりますので。また、お客様の中には梱包を不完全なまま出されるお客様もいらっしゃいます。そういった部分からも選別するという事はなくはないかなとは思っています。

【高木座長】

そういう意味では遠藤さんとか全農さんがおやりになっている荷主側の努力というの、かなりこれから協力関係をつくる上では重要だと思いますけれども、ポイントの一つとして上がってきているのは運賃なんですけれども、この点は全農としてはさっき非常に難しいという話をされていましたが、いかがですか。

【熊澤委員代理】

前回の第1回のときにもその話題がありまして、うちの齋藤副本部長から今の現状をお話したかと思うんですが、例えば一つ例をとってみますと青果物について、この運賃については大変恥ずかしい話なんですけど、二十数年ずっと据え置いたままという状態にありました。それがここ数年前から運送業界を取り巻く環境、それから先ほど座長さんからもお話がありましたけれども、やっぱり運送業者が荷主を選べるような状況もありまして、トラックがあってもドライバーがいなくて運べないというような、青果物輸送が一番やはり敬遠されたという状態にありました。それらの内容を産地のほうにも話をして、かつてないほどの約15%運賃を上げて、改善に努めたわけですが、業界の方から見ればそれでもまだまだ適正運賃には達していないと判断されている方も多いのではないかなと思っています。

現在、先ほどちょっとずらずらと話をしてしまったわけなんですけれども、運賃の直接的な上げというものがなかなか厳しいところもありますので、役割的に産地側でどこまで物流上、産地が負担できるものがあるのかとか、その点をやはりもっともっとスピード感を持って見直しをした上で、運送業者の皆さん・ドライバーさんの負担をいかに減らして、青果物の輸送についてもできるだけ円滑に運んでいただけるような環境をつくらなきゃいけないなと考えております。

ただ反面、今こんな事情、現象があるということの一つ覚えていただきたい点がありまして、県内の事情でそういった形で運賃を上げて運送業者さんのご都合を非常に立ててやっているわけですが、県外の着荷主さん、買い手側の立場のほうから、そういう県内の運送環境であれば、いやうちの方で車を手配するよと。着荷主側が車を手配して県内に集荷に来る、そんな形も出

てきているというようなところもありまして、我々としては県内企業の物流会社さんを大事に考えたいという基本的なスタンスがありますので、米の輸送などにおいてはそういう事態が見られることを話題として提供させていただければと思っております。

【高木座長】

ありがとうございました。何かこれは全部もうきょうは議論していただくだけでですので、結論を出すという方向では無論ではありませんので、ご意見があれば。何かどうぞ。

【奥山専務】

トラック協会の奥山です。先ほど秋野委員から、実態調査の関係についてご説明いただいたと思うのですが、この実態調査の集計については全体及び関係ごとに集計するという事になっておまして、先ほど委員が言われた問題のある部分については本来、関係ごとに集約されてくるのかなというふうに思っております。なお、再度、全ト協を通じて関係機関等のほうには様子を聞きたいというふうに思います。

同時に、なかなかドライバーのアンケート等々はなじまないということで、自動車局の貨物課長を通じてアンケート調査対象事業者宛てに、この調査は実態調査を把握するために使うんだから、ぜひ実態を記入しなさいと。ところがそのときに、ちょっと国のほうから労働監督署のほうからいろいろ言われるんじゃないかというようなことで、とまどいがあるとなかなか集まらなかったということから、これは調査にしか使わないというような形で再度、実態調査の事業者さんにはお願いしたところですが、ですから今現在、中央で取りまとめをやっていると思っておりますが、これについては全体の取りまとめ、そして各県ごとの取りまとめというような部分で現在進行中だというふうに聞いているところでございます。

【高木座長】

秋野委員。

【秋野委員】

じゃあその結果というのは、この協議会で結果をご提示いただけますか。

【奥山専務】

前回は第1回の会合のときに、今後のスケジュールの中でもお話ししましたように、第3回目は2月もしくは3月に開催するというふうになっておりますので、今後はその場においてアンケート調査をご報告申し上げるというようなことの中身になっております。

次回はそれを踏まえて、来年度のパイロット事業もそれを踏まえての方針というようなことが大きなメインになるのかなと考えているところであります。

【秋野委員】

わかりました。ぜひよろしく申し上げます。

【高木座長】

他にございませんか。行政側の方々もご出席なので、きょうの山形県内の事例などについてのご感想をお聞きしておくといいと思いますが、いかがでしょう。労働局のほうを先に。

【山形労働局 荒木委員】

皆様方の示唆に富むご意見、また労働者側のほうからは組合員の方々の現状のご説明ありがとうございました。やっぱり山形県らしいなというのはJAさんからもありましたけれども、生産者にも取り組みについて協力を求めているところもあるという話でございまして、いろいろ実態の調査とかで具体的な話をお聞きできれば、この山形市も発展できるんじゃないかと拝聴させていただきました。改めて濶達なご意見、参考になりましたし、引き続き貴重なご意見をいただいたと思っております。

【高木座長】

ありがとうございます。東北運輸局の方から。

【東北運輸局 中屋敷委員代理】

先ほど今後のスケジュールをちょっとお話しされましたけれども、年度内に一応3回目の協議会を開催しますが、そのときに今回の実態調査の結果を公表し、課題ですとか実態とかを把握するものです。いわゆるパイロット事業は着荷主さん、発荷主さん、それから事業者さんで、どういう取り組みをしたらウインウインの関係というものがとれるかというような、そういう取り組み事業をやっていこうということです。そのため今回全国的に実態を把握するとい

うことでありのままに調査を実施したということでもありますので、協議会の開催は3月以降になるとは思いますけれども、その時点でまたいろんなそういう協議をしていただければと思います。

今後ともよろしく申し上げます。

【高木座長】

ありがとうございました。松澤さん、山形の実状をもっと尊重しろというのは大きな流れだと思っておりますけれども、その点も含めてどうですか、ご感想を。

【松澤委員】

私もこの4月に山形に初めて参りまして。実は労働力不足ということで、東北運輸局から高等学校に対してPRしてこいということで、前年度、自動車整備士の人材不足ということで高等学校を10校回らせていただきました。今年度におきましても、同じように自動車整備士の人材不足とあわせて運送事業者関係も当然同じように運転手確保についてPRをしてこいという話がございました。中で申しますと、トラックと同じでバス、タクシーというものもあるんですが、説明する中でバスとタクシーというのは公共交通機関だということで、なかなか説明をしやすいというのがありました。じゃあトラックは何で説明するかというところで話したのは、物流の輸送の9割がトラックによる輸送ですということで、例えば災害があった場合、当然トラック輸送というものがメインとなり行きますという点を強く強調しました。それからもう一つは、運転手さんは10割地元の方がお勤めいただいているという点をご説明をしました。

ただ、逆に言われたのは、なかなか手が、学生としても説明するべく今、皆様からのご提案をいただいて、労働環境がなかなか厳しい状況にあるということも生徒さんに伝えることを、とにかく親から聞いているような状況でございまして、なかなか厳しい。じゃあそれぞれはどうなんだという、多分、私のほうから、うん、これはいいですね。明言というわけじゃないんですけども、説得力の部分で就職活動の宣伝をお進めできるネタが少ないというところがございまして、多分、来年度も高等学校を回るとは思いますのでこの業界が少しPRできるような形でいかなきゃならないだろうと考えておりますので、逆を言えば難しい点もあるかと思いますが、生徒が興味を持ってもらえるような点を与えていただければ学校側にご説明できるかなということを考えておりますので、ぜひこの協議会で学校のほうに説明できるようなPRできるようなアイデアをお願いなんですけれども、提案していければと考えております。

【高木座長】

明るい話題を。これは行政方でもちょっと考えてもらいましょう。確かに僕が一番心配なのは、日本の物流が人の面から非常におかしくなってしまうのではないかということで、若い人たちが今度入ってこられる。さっきちょっとお話がありましたように、仕事自体には魅力が非常にあるといったのがありますが、これはもうトラックのドライバーではないんですけれども、僕自身タクシードライバーで聞き取り調査を組織的にやって、ああそういうものかというのを実態としてつかんだことがあります。しかし労働条件が悪いとかいろんなことがあって、なかなか若い人たちが入ってこられない。こういうことでは日本の物流が非常に危機になってしまうのではないかという、そういう恐れを抱いているわけでありますけれども、そういうことも含めてこの協議会が一つの突破口になって、明るいところまでいくかどうかはわかりませんが、展望を出せば非常にいいのではないかと考えております。

議論の中でいろいろ新しい論点も出てきておりまして、まず例えば僕感じでは荷主というのは一つだと思っていたら、発荷主と着荷主というのは違うんですね。やっぱりこれは何というか、利害関係もある程度違ったりすることなんかも含めてですね。それからこれは労働時間に関わっても、発のところで時間がかかっているのか、着のところで時間がかかっているのか、こういうような問題もありますし、着と発なんていう視点をやっぱり大切にしないといけないというのは新しい論点の見方だと思いますが、きょうの段階では事例報告を中心にして、具体的に一体、労働時間を中心にしてドライバーの労働時間はどうなっているのかということについての共通の認識の中には、矢野委員なんかがお進めになっている、それからまた大場委員がお勧めになったように規制緩和の物流というようなことも含めて、かなりの共通認識ができたというふうに僕は感じております。

それで、いかがでしょうか。ほかにご意見はございませんでしょうか。

何かでん六さん、つけ加えていただくことはございますか。いいですか。（「大丈夫です」の声あり）ほかにはございませんか。

よければ、きょう何かの結論を出すということでは全くなくて、事例報告を中心に認識についていろいろな問題提起があったということできょうの議論は終わりにしたいと思います。

これで全ての議事を終了ということにいたしたいと思いますので、どうも委員の皆様ご協力ありがとうございました。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。

◎閉 会

【山形運輸支局 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。

それでは閉会ということでございますが、協議会の閉会に当たりまして山形労働局荒木労働基準部長よりご挨拶を申し上げます。荒木部長よろしく申し上げます。

【山形労働局 荒木部長】

改めまして、労働局部長の荒木でございますけれども、委員の皆様方、本日は活発なご議論をありがとうございました。荷主の2社の方々、また運送会社の方々それぞれの立場から取り組みをなされているということを拝聴いたしました。また、労働組合の方々からは労働者の実態をお話いただきました。示唆に富むようなお話でなかったかと思えます。

日本の産業を支えるトラック事業者の方々がさらにご活躍いただくためには、座長からお話いただきました発着の荷主の問題、適正な運賃や手待ち時間の問題などの解決がなければ、事業者の環境というのは改善されないということを改めて認識させていただきました。

また、トラック産業というのは生産性が期待できる分野の一つとして位置づけられているところとお伺いしております。このことからトラック産業がさらなる発展をさせていくためには、これから出てくる実態調査の結果などを見ながら、山形県らしい議論を深めていただければと思ひまして今日、拝聴させていただきました。本日はまことにありがとうございました。今後とも何とぞよろしく願ひいたします。

【山形運輸支局 佐藤】

どうもありがとうございました。本日は長時間にわたりまして熱心なご議論ありがとうございました。これにて本日の委員会の一切を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をいただいた後に公表をさせていただきたいと思ひます。前回と同様の進め方とさせていただきたいと思ひますので、どうぞよろしく願ひをしたいと思います。

次回、第3回目の協議会でございますが、本日ご議論をいただきました内容、それから実態調査は今分析中でございますが、実態調査の分析結果、それらを整理等いたしまして、また来年度実施を予定しておりますパイロット事業による実証のほうがございますが、そういったも

のについてご協議をいただくべく開催をしたいというふうに考えております。

日程につきましては当初お示しをしたスケジュールに沿いまして、来年の3月をめどに開催をしたいというふうに考えております。委員の皆様におかれましては、何とぞご調整をいただきましてご出席をいただきますよう、よろしくお願いをしたいと思います。詳細のご通知につきましてはなるべく早い段階でご連絡を差し上げますので、どうぞよろしくお願いをしたいと思います。

本日は誠にありがとうございました。