

第3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28年3月14日（月曜日）

12：30～

場 所：ホテルメトロポリタン山形 3階 出羽

◎開 会

【事務局】

ご案内をしていた1時15分から若干早いのですが、皆様おそろいでございますので、ただいまから第3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いたします。

改めまして、委員の皆様方におかれましては、この年度末のお忙しい中、この会議にご出席をいただき、誠にありがとうございます。

[以下、出席者紹介]

それでは、協議会の開催に当たりまして、山形労働局森田局長よりご挨拶を申し上げます。

森田局長、よろしく申し上げます。

【山形労働局 森田局長】

ただいまご紹介いただきました森田でございます。委員の皆様におかれましては、年度末の大変お忙しい中、第3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にご参集いただきまして、まことにありがとうございます。

日頃より労働行政の推進に対し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。

昨年11月に安倍総理が議長の1億総活躍国民会議におきまして、取りまとめられました1億総活躍社会の実現に向けて、緊急の実施すべき対策におきまして、多様な働き方が可能な社会、ワークライフバランスの確保された社会を目指していくとされ、このためには長時間労働の抑制が必要とされたところでございます。

また、本年1月この国民会議で、総理が今春取りまとめられる日本1億総活躍プランについては、より構造的問題を取り上げたいとした上で、総労働時間抑制等の長時間労働是正を含む働き方改革が骨格の1つと発言されたところでございます。

このような中で、トラック業界の現状を見ますと、総実労働時間が長いという問題がございます。手待ち時間が要因の1つと分析され、総実労働時間の抑制を進め、生産性向上を図っていくためには、物流の現場の作業効率を高めるほか、対価の適正収受を前提とした適切な競争環境整備など改善策をどんどん進めていかなければというところだと思っております。

話は変わりますが、ことし1月に長野県軽井沢で多数の死傷者が発生しましたスキーバスの事故が発生したところでございます。バスとトラックでは業種は異なるところでありますけれども、この事故を見ても我々素人目に見ても、いき過ぎた規制緩和ではなかったのかと思つた

ところでございます。きちんとした事業環境、また労働条件を確保する体制ができていなかったことが改めて認識させられたところでございます。

山形労働局といたしましては、全産業の事業場に対して一定時間以上の時間外労働があった場合、労働基準監督署によります指導を行っておりますが、このような悲惨な事故を繰り返さないためにも、多くの人命を失うこととなり得る運転者に対しては、より厳格な基準が必要なのかなと考えているところでございます。

また、トラック運転者が長時間働くことなく、業務をしっかりとできる環境を整備していかなければ、トラック業界で進んでいます人手不足の解消もなかなか難しいのかなと思うところでございます。

本日は、委員の皆様のご意見をお願い申し上げます。本日は皆様よろしく申し上げます。

【事務局】

それでは、これ以降の議事の進行については座長の高木先生にお願いしたいと思います。
高木先生どうぞよろしく申し上げます。

【高木座長】

どうもご苦労さまでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

きょうは第3回目の協議会ということになりますけれども、今もお話がありましたように、非常に大きな課題というのが、人の問題であります。ということで、人がトラックで働けるような環境をつくっていくということが大切であるという認識が、だんだん高まってきておりまして、それではどうするか、これからどうするかということが具体的課題として浮かび上がってきている感があります。これにつきましては、前2回の会合でも既にお話が出ておりますけれども、山形県の実情も踏まえて、議論を深めていこうということが第3回以降もそうだと思いますが、協議会の中心的な課題になると思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

◎議 事

(1) 第3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】

ということで、早速議事に入らせていただきたいと思います。初めに議事次第を見ていただきますと議題が書いてありまして、1が第3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。どうぞよろしく申し上げます。

〔山形運輸支局 資料1に基づき説明〕

【高木座長】

ありがとうございました。それでは、委員の皆さんからこれについて、何か議論等がございましたら、いただきたいと思います。さっきご説明のように山形の調査結果などは後で報告いただけるということですか。

【事務局】

はい。

【高木座長】

そのときにそれは議論して、実態調査の結果についてはそのときに議論はしていただいたほうがよろしいかと思いますが。そのほかの部分について議論していただければ非常にいいんじゃないかと思います。何かございませんか。

【高木座長】

中央協議会での話になるのですが、ドライバーの拘束時間で輸送品目で農水産品が多いとか地域別では九州が多いとか、地域別の違いの原因についての説明は何かあったんですか。また、これも非常に興味深い結果が出ていると思うんですけども、問題は7ページの右上のところ、要するに書面化しているとか、口頭で依頼しているのも問題なんですけれども、言ってみるとただ働きになっている時間だということになると思うんですけども、事前連絡がないという

ことは、これは運転者が自分で判断して、この仕事はしなきゃいけないとか、嫌だけれどもやってみようとかということで、要するに運送業者の判断ではなくて、運転手がやっているのか、どうなのかということまではわからないんですか。事前連絡がないということは、運転者のところで判断してやっているというふうに理解していいんですか。

【事務局】

これは、全国版ですので、我々も把握していない部分もあるのですが、後ほど山形県のところでお話もさせていただきますが、ヒアリング調査等々でお話をお伺いをしますと、1つは現場に行って突然現場の作業の方から、「これもやっておいて」等の突然お願いをされるケースというのも多々あるというふうに聞いておりますし、荷役を早く済ませるために、ドライバーが自分で率先して結局やるというケースもあるということで、事前にそういった契約は結んでいないものの、現実的は現場で行われるというふうには聞いております。

【東北運輸局 七尾次長】

中央協議会の議論では本省の担当課長より、「九州の拘束時間が長い理由は、近畿行きよりも東京行きの農産品が多いからではないか。鹿児島、長崎等は特に長時間にならざるを得ない。北海道は道内の動きも多いからではないか」と回答しているようです。また、中央協議会の座長からは、「九州は生鮮品である葉物野菜が多く、北海道はジャガイモなどが多いのでJR貨物が使えるからではないか」との着目した分析をしているようであります。

【高木座長】

ありがとうございます。よろしいでしょうか。ほかになれば次の議題の中でもまたしていただくことにいたしまして、次の議題に移ってよろしいですか。

(2) トラック運送事業における長時間労働の実態調査結果について

【高木座長】

それでは、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結果についてということで、お願いいたします。

〔山形労働局 資料2に基づき実態調査の結果要について説明〕

【高木座長】

ありがとうございました。今のご説明につきまして、何か委員の方々から、実態調査結果、ご意見、質問ございませんでしょうか。

【大場委員】

運輸労連の大場と申します。中央と同じような形で、実態調査の結果が集計されておりますけれども、率直に申し上げて私にはイメージしづらいデータとなっています。1運行での集計になっているんですが平均化したデータとなっていてわかりづらくなっています。それから、500キロ以下、それ以上というふうな集計になっておりますが日帰りか泊まりを伴うのか、その辺がちょっとわかりづらいところがあるというふうなことが1つです。

それから、これに関してこちら側として指定したデータをこれから取り寄せられるのかどうかですね。前回の話でもあったんですが、山形県は地理的に、米沢と庄内と全く違った実態にあり、特に長距離ですね。ですから、その辺のデータがフィードバックできるのかどうかというものです。

それから、1運行に関して、特に日帰り運行と泊を伴う運行と、あるいは集配なんかも入っていると思うんですけども、こういう区別でデータをとれるのか。こちらで指定したデータがとれ結果がわかればいいのかなと思っております。

それから、発地と着地がどういう傾向になっているのか、先ほど言った山形県内のどこから出発で、着地がどこなのか。あるいは、この辺の近辺が多いのか。こういうデータがないと、どの部分で長時間になっているかわからないのではと思っています。

それから、3ページにありますように、1運行における走行距離の区分で見ますと、500キロ超が全体で13.2%ですから、長距離の部分のデータサンプルが少ないのではないかなという感じがしております。それに基づいた集計が余りされていないような感じがしています。

とりわけ、4ページの上のほうに、短、中距離と長距離の区分けで、平均拘束時間が出ていますが、長距離の部分では既に1日の最大の拘束時間16時間というのを平均でもう既に超えているという実態なっているんですね。ですから、長距離のほうは完全に長時間というこが明らかにここでわかるんですが、このサンプルが少ないのと、県内のどこからどこに行っているのか傾向がわからないので、こういうところもデータが欲しいなというふうに思っています。

それから、9ページの労働時間の実態というところがあるんですが、青いところ、これは27

年度7月というふうな結果になっているんですが、これは今回調査のデータと違うデータだと思うんですね。その中でも一番左の泊付きの輸送担当というところが、1カ月の拘束時間が289.2時間というふうなことがあります。総労働時間を見ますと197.7時間となっております。これがその隣と比較すると日帰り担当では、拘束時間が235時間で総労働時間は222.5ということなので、ちょっと数字的に誤りがあるのではないかなという気がしておりますが、いかがでしょうか。

【事務局】

お答えします。この調査については、昨年実施したもので、調査集計表そのものをコンサルタント会社に送付をしております。我々のところにはこの概要版と、それから皆様にお配りしているんですが、ちょっとボリュームの大きい実態調査と、この2つのところのほかに、細かいものが若干来ておりますので、ちょっとその辺もう一度精査をしてみないと何とも言えないわけございまして、ご指摘のありました山形県でもどの地域からの出発なのかとか、その辺をちょっとデータとして取り出せるものかどうか、ちょっともう一度精査をさせていただきたいなと思います。労働時間のトータルの総労働時間と1カ月の拘束時間がちょっと数字おかしいのではないかとのことですが、確認致します。

【高木座長】

ご質問の1つは、現況段階でいけば再構成ができるということですね。

【事務局】

行政側ではまずアンケートの中身は見れない状態で送っております。大場委員ご指摘のものは抜き出すことはできるかどうかも含めて、それができるものかどうかというものも含めましてちょっと再検討させていただければなと思います。

【高木座長】

ただ、効果的な施策を考えようと思うと、全体として物足りないというような気がするんですね、全国のほうのもだし、山形もそうだし。ということで、僕もちょっと不満が残るところは、この統計の処理の仕方なんですね。かなりありますので、それはちょっとご配慮していただけるといいと思うんです。

お話がちょっと全般ですけれども、どうでしょうか、現場のほうからということで、実際に物流の仕事をされているほうから見て、この調査結果というのはどういう印象をお持ちかというのを、今日来ていらっしゃる委員の方々にお聞きしたいと思うんですが、矢野さんはいかがでしょう。

【矢野委員】

おおむね何か合っているような気はしますけれども、全て平均化されていますので、個別の、実際のパイロット事業を実施していく場合は少し個別の、例えばパイロット事業であれば問題ありそうな運行区間、そういうものを確認しながら進めたほうがいいのかというような気がして、平均的には大体こんなもんかなという気はします。意外だったのは、手待ち時間が思ったより少なかったのも、本当にそうなのかなというようなこともありますね。回答が88名ということでしたけれども、恣意的な選択はなかったのか。例えば、問題ないというか、そういうものを会社側でドライバーも一番きちんとしているドライバーとか、運行についても余り特に大きな問題ないように選んだのかどうか、そうなればいいところ取りの統計になってしまうので、何とも言えないわけです。皆さんどう感じられたかですけれども、ちょっと手待ち時間が短いかなということと、16時間を超えている便がちょっと少ないような感じはいたしました。

【秋野委員】

私もちょっと全体的に1日の拘束時間という形でこの資料をいただいていますけれども、我々の一般区域の場合は500キロを超える場合は、3日運行が普通になります。その前にはやっぱり地方から関東方面に荷物を持って行って、翌日の朝にその荷をおろしてと、次の荷物を積む場所に移動して、積む。その次の3日目の朝に、こちらのほうに戻ってくるということで、その場合は1運行が連続した3日間という単位になりますので、このように1日1日で切られると、実態が見えてこないということが言えると思います。

多分その辺が1日1日で切っているために、こういうふうな非常に拘束時間が少ないという結果が出ているのではないのかなというような感じがします。

【高木座長】

今のお話は大場委員のご指摘とも重なっています。労働時間のとり方にちょっと問題がある

のじゃないかというご指摘だと思いますけれども。水戸さんも現場のほうから見ていらしていかげんかですか。

【水戸委員】

調査結果をどうこう言ってもしょうがないかもしれませんが、有効回答数が20社、ドライバー数86名ということで、偏りは相当あるのかなという見方をしています。車種別では大型が76.9%ということで、実際県内の保有台数でいけば、こういう比率ではないと思います。さらには平均車両の保有台数も86.3台ということで、これも中規模以上の事業者になるのではないかと思います。その資料を持ってきていませんので正確なところは分かりませんが、比較的中規模以上の優良な事業者が多いのではないかと見ておりました。そういうことからすると、少し数値としては例えば3ページ目における1運行における走行距離のところに、普通が93キロ、中型が233キロということで、普通車の方は県内の比較的近いところの配送が一般的だろうと思いますが、これが平均化されてしてしまうと、実態とかけ離れた部分もあるのではないかと考えております。本当にこれが実態かなという感じがしておりますし、我々が知り得る個別の事情、状況を勘案して検討せざる得ないのかとも思っています。

【高木座長】

そうですね、いろんな問題ありますけれども矢野委員がご指摘のように平均的にはこんなもんだろうと思っても、労働時間問題については個別性があるということを十分考慮しないと、有効な対策がとれないということだろうと思いますので、この統計を見ながらこれから事業を進めていかれる場合に、十分気をつけてやらなくてはいけないだろうという風に思います。

せっかくですから、この調査結果について荷主側の委員方々からもお聞きしておいたほうがいいんじゃないかと思いますが、落合さんいかがですか。

【落合委員】

私どもは、一応運送してもらっている子会社の方で運送してもらっている訳なんですけど、そこも他の会社へ委託しているんですね。規模は小さいですが。実態というのはわかってないと思っているところです。ただ、荷主として農産物を運んでいただいておりますけれども、かなりトラックの運転手が不足をしているから運べないというような実態になっていると聞いております。農産物も季節によりところが大分違うものですから、忙しいときは忙しくて

無いときは無いという部分もありますので、そこら辺の対応というのがかなり難しいとは思いますが。

【遠藤委員代理】

この実態調査の結果で手待ち時間がもっともつとあるのではないかと実際は思っておりました。ただ、この表を見ると何故ドライバーが不足しているのかなと思える表でした。トラックのドライバーの不足というのはもっともつときつい労働時間の為に不足しているのではないかとこのふうには思っていました。実際7月の調査を見させていただいて、先ほど大場委員からもありましたけれども、あくまでも平均ということであればこの表のようになってしまうのかもしれない。しかし今後の対応としては平均のみではなく、例えば長い方と短い時間、極端な言い方をすればそういった報告もお願いしたいと思っています。

【労働局 荒木部長】

実はこの資料の詳細がございまして、35ページに最も長く運転をされた方等平均以外の数値も入っています。ここが今言われた委員の先生方のお答えになるのではないかと思います。長い方の実態がここに整理されておりますので、これが参考になるのではないかと思います。

【高橋委員代理】

区域的な内容でドライバーが積みおろしを全て担当する場合は当てはまると思いますが、私どものように末端のほうは違うドライバーが担当する場合は、どのように関係してくるのだろうかと考えているところです。この先パイロット事業を展開するに当たりまして、私どもの事業スタイルの場合の関わり合い方についてまだ理解できていないところがあり、ちょっと困惑しているところです。

【丹委員】

私はちょっと前回欠席でいなかったのですが、門外漢の1人として同じような疑問を抱いていたところがありまして、多分最も長時間労働で疲弊している立場の方々が多分20社、86人には入っていないんじゃないかなと思うんです。どれだけ現実、実情を反映しているのかなというのを、平均的にはこうだろうという数字が出ているんだとは思いますが、実は問題というのはこういったところよりも、もっともつと経営形態が厳しい部分の事業所のほうにあ

るのではないかなというのをちょっと懸念しているところです。

【高木座長】

ありがとうございました。というようなご意見も出ていますが、また、次の議題の中でも議論していきたいと思いますが、次に今の話の続きになると思うんですけれども、来年度から実施するパイロット事業の概要、これについての説明をお願いします。

【事務局】

大変申しわけないですが、実態調査で実は山形県の協議会で独自にヒアリング調査というものも実施をしております。そちらの資料も資料3ということでお配りしております。先ほどからご意見を頂戴しまして、実態と比べてどうかなというようなご指摘もございましたが、数字は数字としてこのデータあるわけではございますが、我々として実際事業者さんの生声というものがどういったものなのかというものが、直接伺いする必要があるだろうということで、2月の3日間かけて実際県内の6事業者様にお邪魔をしまして、ヒアリングをやってきております。その内容の報告をさせていただくということによろしいでしょうか。

〔山形運輸支局 資料3に基づきヒアリング調査結果について説明〕

【高木座長】

ありがとうございました。今の件についてもあらかじめちょっと皆さんのほうから、先ほどの議論の続きもありますので、ご意見があれば。

【東北運輸局 七尾次長】

青森県、岩手県、山形県の3県の協議会に出席させてもらっているが、山形県協議会独自でヒアリング調査をしたことについては、他の協議会では無かったのでありがたいと思っています。ヒアリング調査対象の6事業者については、極端な例だったのかもしれませんが、記載されている内容は分かりやすいと思っています。休息がうまく取れていない現状や荷さばきでプラスアルファが求められていること等物流業者さんの現状としてあるのかなと思います。

先ほど労働組合の委員の方から実態調査の対象事業者が全国では1,252社、当県では20社ということで必ずしも全体を表しているとも限らないのではないかといた点をご指摘いただき

そのとおりなのだろうと存じます。そうは言ってもこのデータを全部否定するわけにはいきませんからこれを基に考えていくときに、このヒアリング結果を新年度のパイロット事業に加味して考えていけたらよいのではないかと思います。

【高木座長】

ありがとうございました。ここでの協議会の意見を取り入れていただいて、ヒアリング調査やっただいて大変よかったと思います。しかし、さっきからの議論を聞いていますと、実態はかなりいろんなケースがあるので、それだけで終わるということではなくて、今後も実態をさらにいろんな形で補強していただくようお願いしておきたいと思います。

(3) 長時間労働の改善に向けたパイロット事業（実証実験）について

【高木座長】

パイロット事業の話にいきたいと思います。よろしいでしょうか。

〔山形運輸支局 資料4に基づいて説明〕

【高木座長】

ありがとうございました。実態調査を踏まえて次の段階ということで、パイロット事業で進めようと、こういう話ですね。労働時間を短縮するということで、拘束時間を焦点にするということのようですけれども、そのために仮設的に幾つかの長時間労働をしている県をなくすことをパイロット事業としてやってみようと、こういうことですね。中身としては。

【高木座長】

それで、一、二週間で来年度、再来年度各1県ずつという提案だと思いますが、そういうことで選定を事務局にお任せすると、こういうご提案です。いかかがでしょうか。何か手を挙げてくれるところがあれば一番いいんですけれども。何かご意見ございますか。

【水戸委員】

事務局一任については別に異論はありませんが、今ほど説明いただきましたパイロット事業の

2 ページ目の下に「パイロット事業のイメージ図」ということで、括弧して参考2として、発荷主、運送事業者、着荷主と記載があります。先ほど、JAの方が物流は子会社のほうに任しているという話がありましたし、実際に荷受けする荷主には、卸業者やベンダーだったり、物流事業者等の取扱事業者が入っていることが結構増えております。ですから、分かりやすく言えば着荷主に直接交渉しても卸業者や倉庫、配送センターに直接言ってくれというふうな案件が多かろうと思います。

2月下旬に大手・準大手の特別積合せ事業者が集まり労働組合25社で勉強会や、研究会、情報交換の場を持ちましたが、協議会に対する興味を強く持っておりまして、そうした中での話に、山形以外の大手労働組合からあえて名前を上げませんが、ある食品関係、一般雑貨の卸事業者にトラック運送事業者が朝の8時半に荷物を持って配達に行ったところ、たまたま12月という繁忙期と重なったということがあるとは思いますが、帰店したのは夜の8時半、約12時間かかって1事業者の配達のみで戻ってきたということで、その事業者に改善を申し入れたところ、それはうちは関係ないという回答だったとのことでした。別のトラック運送事業者が、同じ卸事業者の別な地区で改善を申し入れたところ、担当者が理解を示し配達時間の指定等の改善をしてくれたそうです。

ただ、担当者が替わったら、またもとに戻ったとのことでしたが、同じ卸事業者のセンターが山形にもありまして、山形でどうなのと運送業者に聞いたところ、そこは普段はそんなでもないけれども、繁忙期の12月や3月は、ほとんど一緒とのこと。こういうところの改善が度進まない、本来の意味での改善がなかなか進んでいかないのではないかと考えています。そうすると、この図にあるように発荷主、着荷主だけではなく、間に入っている物流子会社であるとか、卸事業者や倉庫業者、配送センター等のところも入ってこない、なかなか実態に即したものにはなっていないのではないかと考えています。事務局でご検討いただければと思います。

【高木座長】

対象集団の構成が実態では3者構成じゃちょっと合わないんじゃないかという意見ですが。

【事務局】

選定をさせていただき参考させていただきたいと思います。我々も基本的には3者あるとは書いてございますけれども、運送事業者は元請と下請がありますので、イメージとしては発

荷主、着荷主、運送事業者、元請で4者かなというイメージではありましたが、参考にさせていただきます、選定の作業に移らせていただければなというふうに考えております。

【矢野委員】

パイロット事業の選定ですけれども、山形県の場合は農産物が非常に多いわけですし、その中でも果物関係が、季節がいろいろ移りますけれども、その中で向こうの市場の荷役方法がかなり苦勞しているケースが色々ございます。そういうことで、山形のパイロット事業の集団は1、2ということで限られながらやるんですけれども、できればそういう山形の青果物、特に果物を輸送する集団を1つつくっていただければ大変ありがたい。私もいろいろ耳にしていますか、市場によっても対応が違うとかということと、それからほとんどがパレットじゃなくて、1個1個積みおろしいところがほとんどですね。ですけれども、今後将来を考えていけば、青果物だけじゃなくていろんな製品にもパレット化していかないと、1個1個の積みおろしが残る以上は、ドライバーのきつきは変わらないんですね。ですから、パレットをそういう青果市場や何かでも対応できるような、これは当然、山形、集団だけのあれではできないし、全国的な問題になってくるんですね。今はIT化が進んでいますので、当然じゃあパレットは誰がそろえるのかと、その回収は誰が回収できるんですかと。今のところは、パレットは到着したところにほとんど野積みになっている、そのうち腐ってくるんですね。そういうケースが結構多いんですね、現場では。

ですから、IT化して全部コード管理して、国とか全ト協とかパレットを必要なところに回収すると、そういうシステムをつくらないと、要するに誰がコストを負担するかというところで必ず挫折をするんですね。ですから、そういう色々きっかけをつくる上でも、青果物の集団をできれば1つはつくっていただきたいなという要望でございます。

【秋葉委員】

今矢野会長のほうからパレット問題出てきましたけれども、我々もいろいろ使っておりますので、保管や荷役にもパレットは使っております。当社の場合はパレットの料金は当社で負担するので、他に出すときはそこからはパレットは使わないで、バラで持っていただくとそういうことでやっております。

一貫パレット輸送というのは非常にこれからの労働時間を減らすためには必要なものですが、その辺のパレットの料金をどこで負担するのか、これははっきりメーカーさん、それ

から運送業者、それから最終の消費者のほうでこれははっきりするべきでないかと考えております。

それから、パイロット事業云々とありますけれども、高速道路を利用することが非常に拘束時間の削減になることははっきりしております。しかしながら、今の我々中小の運送業者にとりましては、なかなか輸送料金に高速利用料を負担していただくということは非常に厳しい現状であります。スキーバスの関係で本来使うべき高速を使っていなかったという、この間の事故でも見受けられましたけれども、ある程度やはり我々業界にも運賃の下限運賃というものをぜひこれは設定していただきたい。しかも、特に庄内地方の場合には、ほとんどが3日運行の労働時間が非常に長い運行形態でありますので、その辺の高速料金も中に組み入れた下限の運賃、これをぜひモデルケースとして設定していただきたいと思います。以上です。

【大場委員】

ただいまのパイロット事業に関しては、1運行の長時間労働を是正するという点では、ある程度効果があると思いますが、私労働組合側からの立場で申し上げますと、これは1運行自体はそんなに大きく長時間労働にならなくても、それが1週間2週間と重なっていくと、長時間労働になると思っています。それから、特に労働者の賃金が1運行で幾らという賃金稼働給とといいますか、こういうのは多くあって、稼働しないと賃金はもらえないということになりますので、このところも変えていかないと、全体的な長時間労働の是正とはならないんじゃないかなと感じております。

とりわけ、行先が関東のほうで山形の場合は多いんですけれども、関東に行く自体はそんなに大きく山形始点で行けば、ならないと思うんですね。庄内だと5時間ぐらい違いますが。これが例えば1週間で2泊3日で大体普通2回運行なんですけれども、もう1回行ってしまうということがあります。ドライバー不足もあると思うんですけれども、こういう賃金とのかねあいを実態としてありますが、そのところが先ほどデータには出ていません。

それから、先ほど秋野委員から出ていましたけれども、やっぱり下限の運賃や、標準運賃をつくる場合に、労務単価が運賃に占める割合、会社のコストに占める大部分が人件費だということです。このところをどうとらえるかということも重要だと思っていますので、そういう面での取り組みもよろしくお願ひしたいなと思います。

【高木座長】

他にございますか。今のご要望がうまく全部取り入れていただくというのは難しいかもしれませんが、例えば大場委員ご指摘というのはとても重要で、場合によっては1運行当たりの労働時間が短縮して生産性が上がると、もう1回運行してくれという形で一定期間1週間なりなんかとってみると、労働時間長くなってくる。こういう可能性もあるので、そこは非常に注意しなきゃいけないところだと思います。生産性上昇が労働時間短縮にちゃんと結びついていくかどうかということ、本当に1運行当たりのパイロット事業であたっていくかどうかというのは、ぜひ事務局で検討していただかなきゃいけないと思いますが。そういうことを含めて、事務局に全部お任せしてよろしいんですか。きょうのご意見を参考にして頂きながらですが。

【東北運輸局 七尾次長】

事務局サイドの話になってしまいますが、時間の制約を考慮しますと全国、東北の動向を見ながら、座長とキャッチボールさせていただき、パイロット事業をうまく船出させていただきたいと思います。

【高木座長】

ちょっと責任が重いですが、トラック協会さんと組合のほうと、荷主の側とどうするかというのがありますが、僕のほうでもやるということで、しかし直接的にはやってもらわなきゃいけないと思いますけれども、アドバイスのこともやらせていただいくということで、事務局にお任せいただいてよろしいでしょうか。

じゃあ、そうさせていただきます。どうもありがとうございました。

(3) その他

【高木座長】

続きまして、パイロット事業の実施の報告についてはいいということで承認いただいたということですが、議題4でその他なんですけれども、これは事務局から何かございますか。

〔山形労働局 協議会の今後のすすめ方について資料5に基づき説明〕

4 その他

【高木座長】

続いて、次第の4その他なのですが、調査結果、それからパイロット事業の進め方でございますが、それ以外に何かございましたら、この際ご発言いただきたいと思います。よろしいでしょうか。どうぞ。

【落合委員】

ドライバーが減少しているということで実態としてあるようですけれども、今自体はやっぱりまだ減っているのか、それで今回のテーマ、労働時間の改善とかこういうものが改善していけば改善するのかどうかあたりも、ちょっと参考にお伺いできればと思います。いろんなところから聞こえてくるのは、本当のやめる原因というのが違うところにあるような

【高木座長】

トラック協会長いかがでしょうか。本当にトラックのドライバーの不足が深刻になっているかどうかというご質問ですね。

【矢野委員】

大変申しわけない、一言で言ってそのとおりです。我々今現在に生きているわけですがけれども、3年前を振り返りますと、今後3年後、5年後、ドライバー不足で大変になるよという、私なんかも警告を発して、荷主さんにですね、そのためにドライバーの処遇を上げなきゃならないんですよということを申し上げてきました。かなり私は当然お話は皆聞いていただけましたけれども、まだ全然上げていただけない、はっきりしております。恐らく3年前から見ると、現在はドライバー不足の状況が厳しくなっています。年間で採用できるのが本当に一、二名程度ということで、それも社員から紹介していただいて、そういうことでそのほかのさんとかそういう雑誌なんかでは、ほとんど採用できません。じゃあ3年後、5年後になったらどうなるのかといいますと、毎年毎年ドライバー側の自分たちもそうです、年をとっていきますね。そうすると、現在50代後半、60代を過ぎたドライバーもかなり頑張っていると思います。私らも要するに尻をたたいてといいますか、モチベーションを上げながら頑張っていると思います。

これはやっぱり60、65、67とやっていけるかといいますと、本人が少しくたびれてきても、やる気があっても、家族からとめられてやめなさいというケースがかなり出てきております。ですから、これが3年後、5年後、10年後になったらどうなるのかなという心配をしているわけ

ですけれども、そのためにトラック業界の事業者の皆さんにはとにかく燃料下がってきた、その少々の利益で喜んでばかりいられませんよと。色んな調査でドライバーの1時間当たりの賃金ですけれども、他の業界に比べて3割ぐらい低いんですね。3割低い賃金を上げるには、人件費を3割、それぞれの会社の人件費を3割上げなきゃならないと。とすると、燃料の下落分ではとても足りないし、燃料は下落しても、また上がりますからね、市況商品なので。それだけをあてにしちゃだめだということで、荷主から上げて頂くというよりも、これまで下げられた分を戻してもらうことなんだと現実には、そういうことを申し上げながら、原資獲得に頑張ってください、あんただけの、1社だけの問題じゃないんだこれはということで、業界内では指導といたしますか、お願いをしている状況です。

自分から感じて日本全体、経済界でもまだまだそういう認識は薄いんじゃないかと心配しています。荷主の理解してくださっている物流の担当者レベルまでであって、物流の担当者、いろいろ会社、会社で違うんでしょうけれども、どっちかという和外れた人材の中でも少しやる気があるのかなと。そういうことで、荷主に対する認知度が非常に少ないので、そういう面では、山形県の場合全農さんは非常に理解が深くて、本当にドライバーを処遇するだけの運賃は上げていただいています、はっきり言って。それが全部の荷主じゃないところに問題がありまして、この協議会のいろんな結果ができれば総理大臣、内閣にまで伝わって、それがまた経済界にベースアップをいろいろ協力要請をしているのですけれども、それと同じようなぐらいドライバーの賃金を上げるため、経済界は運賃上げていただきたいと、例えば総理大臣が一言言えばすごいインパクトあるんですけれども、そのくらいしてもらわないとなかなか解決しないのではないかなという心配をしています。

【高木座長】

ありがとうございました。ということで、非常に緊迫している。それで、例えば東京オリンピックで出てくると、来年のサクラランボ、ことしまでは大丈夫でしょうけれども、来年のサクラランボは運べるかどうかというのが非常に緊迫した事態になるかもしれないと僕は危惧しております。ほかにございますか。

【東北運輸局 七尾次長】

山形県版の36ページにありますように、山形県は75%は不足しているとの結果がでております。私も被災地を見てきましたが、復興はまだまだであり、ダンプが活躍する作業が続いてお

ります。被災3県については福島県の96.7%を筆頭に宮城県が85%、岩手県が80%と不足の度合いが大きいと考えています。全国的にそこに集まってきていることもありますが、それがしばらくして緩和されるかという点はまだ難しいかと思っておりますので、現実的には運送事業者は大変なのだろうと思っております。

【高木座長】

ということで、この改善事業、頑張ってやっていただきたいと思います。ほかにございますか。

それでは、きょうの議題はこれで終わりですが、委員の皆様ご協力ありがとうございました。議事を全て終了ということにいたしたいと思っておりますので、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】

皆様長時間の議論大変ありがとうございました。

高木先生、議事の進行まことにありがとうございました。

最後に今回の閉会に当たりまして、東北運輸局次長の七尾よりご挨拶を申し上げます。七尾次長どうぞよろしく申し上げます。

【東北運輸局 七尾次長】

活発なご議論を長時間にわたりまして、ありがとうございました。それと、年度末の大変お忙しい時に、お時間をお割きいただきまして誠にありがとうございました。深くお礼を申し上げます。

労働局さんと運輸局がこういう形で共同で事務局を務めまして、本省では厚生労働省さんと国土交通省という中央レベルでは一緒にやっているわけですが、物流事業者さんのみならず、異なる業態の複数の荷主企業さんにご参画いただいてこういう検討をするというのは、20数年前私が物流関係の補佐をやっておりました時にも、実現はしなかったものでございます。当時、経済産業省等にも声がけをしていろいろなことに取り組もうとは思ったのですが、構想倒れに終わっていたというものでありまして、非常に画期的だと思っております。

資料の5にも出ていますが、28年度29年度30年度で第4回、第5回、第6回、第7回という形でどんどんやることになっておりまして、これは非常にいいと思います。1年限りで終わりというような形ではない。通し回数でありますので、しっかりやっていきたいなと思っていますし、いいことだなと考えております。

今回パイロット事業の議論がされましたけれども、やはりパイロット事業をどういうふうにやっていくか、それでどういう成果を出していくのかというのが大事なことでありますので、ぜひまた一生懸命やってまいりますので、いろいろなご示唆を賜ればありがたいと思います。引き続き何とぞよろしく申し上げます。本日は本当にありがとうございました。

【山形運輸支局 佐藤】

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、誠にありがとうございました。これをもちまして本日の協議会は終了させていただきます。