

第1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 議事録

1. 日時

平成27年5月20日（水） 10時00分～12時00分

2. 場所

中央合同庁舎3号館11階 特別会議室

3. 出席者

野尻 俊明	流通経済大学学長
齊藤 実	神奈川大学経済学部教授
松島 茂	東京理科大学大学院イノベーション研究科教授
上田 正尚	(一社) 日本経済団体連合会 産業政策本部長
輪島 忍	(一社) 日本経済団体連合会 労働法制本部長
栗原 博	日本商工会議所 流通・地域振興部長
小林 治彦	日本商工会議所 産業政策第二部長
小林 信	全国中小企業団体中央会 労働・人材政策本部長
橋爪 茂久	(公社) 日本ロジスティクスシステム協会 常務理事
黒川 毅	日本機械輸出組合 国際貿易円滑化委員会委員長
成瀬 茂広	トヨタ自動車(株) 物流管理部長
鈴木 賢司	三菱商事(株) ロジスティクス総括部長
坂本 克己	(公社) 全日本トラック協会 副会長(総務委員長)
大高 一夫	(公社) 全日本トラック協会 副会長(物流政策委員長)
三浦 文雄	(公社) 全日本トラック協会 副会長(労働安全・衛生委員長)
山本 慎二	日本通運(株) 業務部長
花井 圭子	日本労働組合総連合会 総合政策局長
新谷 信幸(御欠席)	日本労働組合総連合会 総合労働局長
山浦 正生	全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
山口 浩一 (行政側)	全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長
岡崎 淳一	厚生労働省労働基準局長
野村 栄悟	経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長
本道 和樹	中小企業庁事業環境部取引課長
田端 浩	国土交通省自動車局長
坂巻 健太	国土交通省総合政策局官房参事官(物流産業)

4. 開会挨拶

開会の挨拶（事務局）

省略

（岡崎労働基準局長）

おはようございます。ご紹介いただきました岡崎でございます。今般、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を開催するにあたり、委員の皆様方にはお忙しい中、ご参集をいただき有難うございます。この協議会は、名前の通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と厚生労働省が共同で事務局になっております。

このきっかけは、私どもが今国会に提出しております労働基準法改正案に係る議論ということもあり、代表してご挨拶をさせていただいております。経緯といたしまして、私ども昨年来より労働時間に係る労働基準法の改正を進めるために、厚生労働省の労働政策審議会で議論してまいりました。いろいろな要素があったわけですが、長時間労働を抑制する観点で、時間外労働に対する割増賃金の引き上げという議論がありました。既に、大企業は時間外労働が月60時間を超えた場合には5割増ですが、中小企業については適用が猶予されております。これをどうするかという議論の中で、審議会では、「なかなか厳しい業界もある」、「いろいろな業界の意見を聞きながら議論を進めたい」という意見がありました。そういう中で、特にトラック運送に関係する皆様方と意見交換する中で、「厳しい経営環境の中で割増賃金の引き上げは厳しい」というご意見もございました。「割増賃金というよりは、トラック業界の皆様方も労働時間を短くしたい」、「業界だけの努力ではなかなか進まない」というご意見がありました。私どもは、労働の立場からこれまで議論してきましたが、荷主等いろいろな部分があるということになりますと、厚生労働省だけでは物事は進まないため、国土交通省ともお話をさせていただきました。法案の国会提出を契機として、取引環境と労働時間の2つの要素を合わせた会議を作り、実際に働いているトラック運転者の労働時間が短くなるような対策を進めていくことになったわけです。

トラック運転者の労働時間を見ますと、長時間労働になっている方々が多いという問題があります。それから、最近、過労死が取り上げられており、昨年の国会で過労死等対策防止推進法が成立しましたが、その中で長時間労働を原因として、脳、心臓の疾患を患い、不幸にして亡くなられた方もおられます。全体で年間約300件の認定に対して、そのうちの約3分の1が自動車運転者という現実です。また一方で、これも業界の皆様方とお話をしていると、そういう厳しい状況が世の中に知られていて、運転者になりたがらないという人材確保の問題がございます。

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ですので、私どもも取引環境も整えながら、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していくことが、非常に重要と認識しております。

こうした背景を踏まえ、労働関係の方々、経済関係の方々、今回は経団連、商工会議所、

連合の方々、さらにはトヨタ自動車と三菱商事の方々にもご参加いただいております。政府からは、経済産業省も参加しております。是非、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、よろしく願いいたします。

5. 資料説明

資料1、2、3の説明（厚生労働省・国土交通省）

省略

- ・座長に流通経済大学の野尻学長を選出

6. 協議会の運営等に関する意見交換（資料1、2、3）

（山口委員）

ご説明いただき、有難うございます。国土交通省のご説明「3」にあたりますが、地方協議会の立上げには、この中央協議会のように労働側委員の参加はお考えではないでしょうか。

（嵯川貨物課長）

地方協議会も、同じように労働側の委員に入っていただく方向で考えています。

（坂本委員）

改めて、我々の業界の実態について、簡単に説明させていただきます。企業数は、全国で6万2,900社、保有車両数は約137万両、運転者数は約100万人を超えております。これらで、国内の貨物輸送の9割を担い、社会的使命を果たしております。まさに日本全国各地の国民生活を確保させていただき、あわせて経済の発展にこよなく力を尽くさせていただいております。

その中で、我々の事業の実態として、保有車両10両以下の零細の事業者がなんと6割を占めています。この方たちが、まさに公共福祉としての輸送に従事して成り立っております。しかし、反面、今日の議題とももちろん関係がありますが、トラック運送事業の利益を見ると63%が経常赤字です。まさに非常に厳しい経営状況という現実があります。今日はオールキャストで、この大切なトラック運送事業が健全に発展するように、あわせて労働集約型産業の最たる事業に従事する事業者の経営が少しでも良くなるように、この中央協議会を立ち上げていただいたことは、日頃事業に携わっている我々としては、感激しているところです。改めて敬意を表させていただきます。いよいよ、これは頑張らなければいけないという熱意を持っているところでございます。これをきっかけにして、あまねく社会の皆様、荷主企業も含めて幸せになっていただきたい。

公正競争を旨としている正直者が馬鹿を見ないように、中堅、中小事業者の努力がしっかりと報われることを期待します。何よりも、この事業に無力感を感じているのか、なかなか運

転者が足りない。中央協議会での議論により、運転者の労働環境が本当に良くなり、社会の皆様、荷主の皆様、トラック運送事業者、さらに現場を支え、日々頑張っている運転者がそれぞれ幸せになり、WIN-WINになるように、中央協議会が良い雰囲気を作って、実りのある仕事をしていきたい。関係者の皆様のご指導をお願いしたいと思います。

(山浦委員)

私の立場から申し上げますと、踏み込んで、本腰を入れて労働時間短縮の問題を中心に議論されるということに、まず敬意を表したい。加えて、昨今の最大の課題として、労働力不足がありますので、そこも含めこの協議会で議論が活発に行なわれることを期待しています。

先ほど坂本委員からもお話がございました通り、我々の産業では約 6 万 3,000 社の事業者、とりわけ 99%が中小企業という実態です。議題の中にもありますように、「60 時間超の割増 50%」の猶予措置が終了し、適用開始されますと、経営にも大きな影響が出てきます。とりわけ中小零細の事業者にとっては死活問題になります。ただ、厚生労働省の資料を見てもわかりますように、トラック運転者は、1989 年には全産業の平均年齢より 1 歳若かったのですが、2013 年には全産業の平均年齢プラス 2.8 歳となり、平均年齢が高くなっています。この業界に魅力がなく、若い人が入職しない傾向が強く出ているため、高齢化のスピードが増しています。加えて、新規ではなく中途採用が多いという業界の特徴もあげられます。トラック業界、バス業界など、運転者として業界を渡り歩く実態もあります。他産業から転職した者が、体力的にきつく低賃金の中で、なかなか企業に定着しないという非常に難しい側面もございます。少子化が進み、また車に興味を持つ若者がどんどん減少しています。若者にトラック運転者に興味を持ってもらえるよう、この産業を魅力ある産業にいかにか轉換させていくかという根本的な課題もあります。労働力不足という観点からは、業界の存亡にも関わる重要課題です。

この協議会では関係者の英知を結集し、前向きな議論を行ない、都道府県の協議会でも、中央と地方の連携を密にしながら、良い事例を共有することが重要です。我々も十分に議論に参加させていただき、成果を生み出していきたいと思えます。

(花井委員)

私からは労働時間について意見を述べさせていただきます。今国会に提出された労働基準法等の一部を改正する法律案は、規制緩和が大きな柱とされております。とりわけ、高度プロフェッショナル制度の導入は、規制緩和策の大きな柱となっております。今回の改正法案は問題点が多い中で、月 60 時間超の時間外労働に対する割増賃金率について、中小企業への猶予措置を廃止するとしていること、また、労働政策審議会での議論を受け、この協議会が設置されたことについては評価したいと考えています。トラック運送事業は、先ほどからお話があるように、社会の重要なインフラです。そうである以上、トラック運転者の長時間労働の是正は社会全体にとっても喫緊の課題です。改正法案の成立いかんにかかわらず、本

協議会が果たす役割は大きいと考えています。連合は、働く者の立場から実効的な対策の立案と推進に向けて積極的に本協議会の議論に参画していきたいと思えます。

(大高委員)

荷主事業者と運送事業者が協力して長時間労働を改善した事例があると聞いている。中央協議会でパイロット事業等を通じて、具体的な改善事例を生み出し、それを周知し広げていくことが大変重要です。我々運送事業者の自助努力だけでは労働時間の短縮を前へ進めることはできません。中央協議会には、各地方で影響力のある荷主事業者に加わっていただき、議論することが必要であるため、是非ご協力をお願いしたい。

個別の課題として、輸送実態を見ると、例えばコンビニ等では搬入回数が非常に多く、商品陳列など未だに契約にない附帯作業をやらされるケースも多くあります。こうした契約にない附帯業務の要請や、荷主事業者の都合によるキャンセルや変更に伴う費用負担が、トラック運送事業者に重くのしかかっているという事例が、公正取引委員会の調査でも明らかになっています。このような実態を踏まえ、是非とも事前に、運送以外の附帯業務については、内容や料金を書面化により明確化するなど、商習慣の健全化を図ることが必要です。

(三浦委員)

私は全日本トラック協会の副会長で、群馬県のトラック協会の会長も務めております。地方の中小企業を代表しての発言になろうかと思えます。このような協議会を立ち上げていただいたことは、本当に心強いことです。労働時間や労働条件につきましては、客先と直接お話しても、なかなか理解していただけない。こういう機会を持って、運送事業者の運転者の労働実態が正式に机上にのぼり、世間に「こんなに酷い」というところまで認めてもらうことにより、ようやく改善に進むのではないかという気がします。改善基準告示もそうですが、荷主事業者はこういう法律が運転者にあることを知らないため、「ちょっと時間待ちしてください」ということはよくあります。運送事業者は何を言っても聞いてくれるのだという程度の発想で、大多数の発注者がやっているのが現状だろうと思えます。

このような公式の場で取り上げていただき、実態を浮かび上がらせ、国民や荷主の方々にご理解いただくことにより、改善できると思えます。私も40年この業界に携わっていますが、千載一遇のチャンスと期待しております。この機会を捉えないと、この業界は改善できません。こういった事例は数限りなくあります。

(栗原委員)

冒頭、岡崎局長と坂本委員からもご発言がありましたが、物流というのは経済活動や産業活動の根幹をなす極めて重要なものですので、今回の協議会で有意義な検討が行なわれると期待しておりますし、我々も積極的に協力させていただきたいと思っております。我々商工会議所は、全国に514ありますけれども、会員の90.94%は中小企業です。荷主とトラッ

ク運送事業者両方の方々が会員に入っていると思いますので、私の発言にもキレが悪いところがあるかもしれませんが、お許しいただければと思います。

質問ですが、資料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みについて」の8ページに、自動車の運転従事者の方々に脳疾患や心臓疾患が3割あると書いてあります。自動車運転従事者の中にはトラック、バス、タクシーなどいろいろ入っていると思いますが、労働時間としてはトラック運転者が一番長かったと思います。この3割の中でも特にトラック運転者を抽出すると、どれくらいの割合になるか、もしわかれば教えていただきたいというのが1点目です。それから、13ページにあるように、トラック運転者の労働条件改善事業という素晴らしい事業をなさっていますが、アドバイザーが個別指導をして元請から下請まで徹底して労働条件を改善していこうということで、14ページにも具体的な事例が出ていますが、この労働条件改善事業の実績や効果について、教えていただきたいと思っています。

(村山労働条件政策課長)

二点ご質問いただきました。まず、脳・心臓疾患の自動車運転従事者ですが、これ以上細かく区分したものは集計・公表しておりません。ですが、実務を担当している職員に聞きますと、脳・心臓疾患はどちらかというとき長距離のトラック運転者の方が、実務の中で印象に残っていることと、精神障害はむしろ大都市も含めて近距離の所で運搬や配送に携わっている方も含めて多様な事例があると、実感としては持っておりますが、表に出せる数字として持っているわけではないということで、お許しいただければと思っております。

それからご質問の二点目ですが、トラック運転者の労働条件改善事業の関係で、具体的な成果は14ページにございますが、業種、業態によって具体的な成果の出方はかなり違います。ケース1は大手の家電メーカーですが、工場全体のモノの流れの改善に、具体的なアドバイスを受け、協議を行い、いろいろ意見交換しながら取り組むことにより、工場自体の生産性も上げて、あるいはスペースの有効活用とか省力化などいろいろやって、なおかつ運転者の手待ち時間も削減しているといったような例です。一方、食品、スーパーの事例では、多種多様な回収物の卸作業にそれまで時間がかかっていたところを細かく分析をされて、回収物の店舗での仕分けの徹底でありますとか、あるいは順番待ちを軽減するための仕事の効率化というようなことで、これもスーパーの作業効率の向上も図りながら、運転者の手待ち時間あるいは拘束時間の短縮につなげている事例です。

先ほど申し上げましたが、これらの事業はいずれもある程度系列化とか長期的な取引が確立している前提があります。一方では省力化し、一方では手待ち時間の削減につながるわけですが、これを社会的に広げていくということになりますと、短期のスポット的な取引の中で同様に共有することは、なかなか難しいと思います。この点について色々なお知恵をいただければ、今後の議論につながっていくと感じています。

(山本委員)

トラック協会に続いて、トラック運送事業者の立場から発言させていただきます。今般、我々の長年の悩みであった長時間労働について、こういった協議会を発足いただきまして、本当に有難うございます。

先ほどからご説明いただいておりますが、我々の業界では長時間労働の解消は長年の懸案事項でした。長時間労働の解消は、我々業者にもメリットがありますが、見方をちょっと変えますと物流の効率化、無駄取りにもつながると我々は捉えております。物流効率化という面では、お客様である発荷主様、着荷主様にとってもメリットが大きいと思います。我々トラック運送事業者も一所懸命努力し、いろいろな知恵を出していきたいと思いますが、

お客様を含めいろいろな方々にお知恵を拝借したいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

(鈴木委員)

商社は純粋な荷主としてビジネスを行なっていることもあるし、ある時は物流事業者として活動している時もあり、一言でスタンスをご説明するのはなかなか難しいわけですが、今、企業が抱えている課題は、非常に多岐に亘ります。例えばコンプライアンスの分野だけであっても運輸に関わる省エネをどうやって進めていくか、あるいは安全保障貿易管理、貿易をする時の物流セキュリティーをどうやって確保するか、下請事業者との取引環境をどのように構築するかなど、非常に多くの課題が山積しております。

そういう中で、今回トラックの輸送に関わる取引環境、長時間労働をいかに考えていくか、非常に複雑な問題だと思います。課題全体の中でこの問題をどう位置付けるのか、現実的にどのくらいのコストと時間をかけて検討・対応するのか、等が課題になるかと思っています。

また先ほどのご説明は、非常に良くわかりました。こういう新しい課題が他にもいろいろ出てくる中で、どうやって対処していくのかについて企業として真剣に考えていかなければいけないというのが、非常に良く理解できたご説明でした。有難うございました。

(松島委員)

山本委員から物流の効率化がキーポイントであると、これは発荷主、着荷主のメリットにもつながるといってお話がありました。私はこの意見に賛成です。ただ、逆に発荷主、着荷主の工夫がなくては、おそらく物流の効率化には結びつかないと思うのです。トラック運送事業者の努力ももちろんありますが、発荷主、着荷主がどのような荷姿、パッキングで物流に乗せるのかということ、これも大変重要です。着荷主がそれをどういう形で受取り、保管し、ラインに持っていくかということも大変重要です。私は、たまたま自動車産業の現場をずっと見せていただきまして、この10年の間に相当変わっております。その効率化が、おそらく日本の産業、特に製造業の強みにもなっていると思います。そういう観点からしか、私はまだ見たことがありませんでしたけれども、もしこれがトラック運送事業者の犠牲の上に

成り立っているのだとすれば、それはある意味このシステムの改善は完全ではなく、両用あいまって、発荷主、着荷主の工夫、トラック運送事業者の努力、それからそれをどのような商慣行でコントロールしていくか、といった全体を合わせて初めて、我々が取組むべきこの課題が実現すると思います。今後、具体的な成功事例のご紹介というお話もございましたが、是非そういう中で、今のような視点から幅広いケースを取り上げていただけると、大変参考になると思います。

(成瀬委員)

荷主代表と言うと大変おこがましいですけれども、こういう場にお招きいただき、委員として議論に加われること、本当に有難いと思っております。誠に有難うございます。

今、松島先生がおっしゃった通りでございます。私は自動車業界ですが、生産部品の物流を考えると、仕入先の部品をトラック運送事業者が輸送し、工場に届けるわけですが、仕入先から当社の工場ラインまで、どのような形でモノが流れるか、これを全体的に考えていけないといけません。荷姿、輸送計画、こういったところを総合的にどのようにやっていけば最も効率的か、日夜検討しています。そういった中で、特に弊社の生産部品の物流の場合、多少エクスキューズも入るわけですが、基本的に部品メーカーが自分たちの責任でもって、輸送業者をアサインしてトヨタの工場の庭先にお届けいただくという構造になっております。トヨタは何もやっていないのかということではなくて、トヨタのある工場、例えば板金部品を作り、別の工場で組み立てをするといった物流がかなり存在しております。

そういったところは、弊社が輸送業者さんと連携をして物流をやっております。そのような実務を持っていますので、具体的な活動の中でこういうやり方をするとより一層運転者の負担を軽減できるといった事例について、この場で提供するのが、私の役割だと思います。

(橋爪委員)

業界の実態も教えていただき、有難うございます。このロードマップを拝見しますと、長時間労働抑制のガイドラインを作って普及してというような形をお考えになっていらっしゃると思いますが、これに関する既存のガイドライン、既存の取組施策、こういったものは幾つかあるかと思いますが、それをうまく整理することはできないでしょうか。例えば改善基準告示というようなお話もございましたが、委員からもご発言がありましたように、意外と荷主はこの存在を知らないというようなこともあるかと思いますが、この告示や取引慣行に関するガイドラインが既に幾つか出ていると思いますので、こういったものを活用して、次のガイドラインに活用するか、あるいはそれに付加して作成するといったようなことも、考えられると思います。

もう一点は、荷主サイドのお話がありましたが、13 ページで、これまでの協議会で成果を出してきたわけですが、これが最低構成だということですので、着荷主は入ってはいけないということではないと思います。逆に着荷主も入っていただいたほうが全体を通しての

話が進みやすいと感じています。

(野尻座長)

有難うございました。ガイドライン作成にあたってのご要望と、着荷主のほうも重視してほしいというようなご要望でございますので、今後ご検討いただきたいと思っております。

(黒川委員)

これまで日本機械輸出組合からは、橋本理事が参加しておりましたが、今回から私が参加させていただきます。日本機械輸出組合は現在、機械製品を輸出しているメーカー、商社約250社が組合員として登録しており、組合員を中心に各種事業を行なっています。私はその中で国際貿易円滑化委員会の委員長をしております。ただ、本籍は富士通でございます、組合のほうは手弁当という形で活動しております。私ども委員会にはグローバルビジネスを推進する企業が多数いらっしゃり、国際物流を展開する上で、当然国内物流も絡んだサプライチェーンを構築し、ビジネスを進めております。そういう意味で、トラック運転者の長時間労働という点で一例を言いますと、東京港を中心としたコンテナヤードにおける渋滞問題がここ数年我々荷主にとっても大きな課題になっています。当然、渋滞となると、トラック運転者はそこで長時間待機しなければならず、東京都を中心に対策を打っていただいておりますが、荷主としても、コンテナの引取りや納入の時間帯を分散させることで効率の良い運用とともに、結果的に長時間待機を減らせるのであれば、そういう点で荷主としても協力していきたいと思っております。

又、長時間労働は先ほど山浦委員のお話にもありましたトラック運転者不足にも関係しており、この点も荷主にとって喫緊の課題になっております。特に年度末や期末にトラック輸送が確保できず、その結果、納期内にお客様に製品を納められないといった状況を回避するために物流事業者にいろいろとご苦労いただいておりますが、荷主も少しは考慮するところがあると思っております。例えば弊社の事例で恐縮ですが、これまでお客様への納品は特に曜日、時間帯等の指定が無い場合、商習慣上、特定の曜日、時間帯に偏る傾向がみられ、結果的にはトラックが集中する事態に陥っていました。物流事業者からするとピークに備えた手配が必要だったわけです。ただ、実態をよくよく調べてみると必ずしも特定の曜日や時間帯に納品する必要が無いケースが多々あり、納品を平準化することで物流事業者もトラックの手配がしやすくなるという利点もあり、そのような対策の取組みを始めています。

長時間労働の改善とは直接関係ないことかもしれませんが、そういったことも含めて、荷主としても手が打てるところはきちんと対応することで、WIN-WIN という関係を築き、我が国経済の競争力を強化していく必要があると思っております。

7. 資料4説明（国土交通省）

省略

8. 実態調査に関する意見交換（資料4）

（山口委員）

長時間労働による脳・心臓疾患については、先ほどの厚生労働省のデータにもあるわけですが、その他に死亡事例を時間別に捉えたデータもあります。今日の資料には載っていませんが。一番多いところでは、80時間以上100時間未満、24年度と25年度の比較が載っております。死亡は50人と出ておりますが、それが45時間以上60時間未満ですとゼロ、45時間未満でもゼロと。最大160時間以上までありまして、死亡の実態が捉えられております。一番多いのが、80時間以上100時間未満となっております。このデータを基にして、長時間労働が死亡につながる直接の原因であるということになっているのですが、我々はこの間いろいろな場で長時間労働の問題是正に向けて発言してきております。労使の取組みの中でも、もう限界がありますし、ようやくこの問題が世界的にクローズアップされ、今日この協議会でも取り上げていただき、メスが入るという点では、本当に有難いことでもあります。何が問題なのか明らかになってくるわけでありまして、今回の実態調査によって効果的な対策の立案に資するデータを十分に収集できるように、調査内容については慎重に設計していただきたいということが一点です。

もう一点は、全ての調査対象に偏りが無い、バイアスがかからないような調査をお願いしたいと思います。もう一点は、業種の問題です。特に生鮮食料品輸送では、手待ち、荷役時間が非常に長いというようなことも情報として入ってきておりますので、その点に留意した調査対象を選定していただきたいというお願いでございます。

（山浦委員）

実態調査の段階で、47都道府県100名ずつとして、バランスが良いのかどうか、東京都の数からも考えて。そういう意味では、やはり属性も含めバランス良くデータを取らないと、きちんとした分析ができないと思いますので、そういう部分については仕事の中身、あるいは規模別、さらには運送形態といったバランスを確保していただきたい。長距離運送では、改善基準告示イコール長時間労働ということにつながっていきますので、それらが分析できるような調査になるように、ご要請申し上げたいと思います。

（花井委員）

いくつかの質問をさせていただきたいと思います。一点目は、山浦委員がご指摘になったように、都道府県によってトラック運送事業者数も相当異なるし、産業構成も異なると伺っております。そういう中で、調査対象者が各都道府県一律100人でよいか疑問があります。一律100人としたお考えをお聞かせいただきたいというのが一点目です。

それから、この資料の一番下に、調査の配付方法が書かれています。「地方トラック協会を經由して対象事業者へ調査票一式配付」となっておりまして、地方トラック協会から運転

者の方へ直接配布されることになると思います。この点、回収方法が書かれていないのですが、個人調査になると思いますので、プライバシーが守られた形で実態をきちんと把握できるような回収方法が必要かと思います。その辺りをどのように考えておられるのか、お聞かせいただきたいというのが二点目です。

三点目は、調査対象期間が「1週間（6日）分」となっているのですが、この協議会でも長時間労働の是正が大きなテーマの1つですので、1週間のうちに休日が取れているのかどうかということも、大きなポイントになると思います。そこで、調査対象期間は6日ではなくて7日にすべきなのではないかと考えますが、その辺りのお考えを事務局からお聞かせ願いたいと思います。

（嵯川貨物課長）

ご質問有難うございます。人数については、各県からきっちり100とは思っておりません。ただ、今のご意見にもあったようにバランス良くいろいろな事例が拾えるようにということが一番重要とされていて、3万サンプル程度取ればだいたい把握できるのではないかと考えて、とりあえず100としているということです。今、ご意見をいただきましたので、各県ごとの偏りについて考えることも有りかなと考えております。これは、別にこだわっておりません。

回収方法にプライバシーを配慮することは、当然のことで、別に軽視しているわけではありません。これは主だった動作を書いているだけで、当然頭に置いて、きちんとやっていきたいと考えています。6日についても、別に拘りがあるわけではありません。稼働している6日間と書いているだけなので、お休みを考慮したほうが良いというご意見もありますので、それも考えてやっていきたいと思います。

（花井委員）

重ねてお願いしたいのですが、是非7日間でお願いしたいと思います。

（嵯川貨物課長）

了解しました。

（野尻座長）

了解ということでございますので、そのようにお願いしたいと思います。

（小林（信）委員）

この調査は、先ほどから各委員の皆様が言っている、トラック運送業の実態、運転者の実態を把握する重要な調査だと思います。少し懸念がございまして、先ほどの厚生労働省からの資料で監督指導の件数と改善基準告示の違反のデータを見たのですが、かなりの業者の

方々が違反しているという実態があるわけです。このような調査を実施する時に、国土交通省と厚生労働省が発信する調査ということになると、どうしても企業の方が防衛的になるのではないのかという懸念があって、トラック協会のほうに是非ともお願いしたいのですが、違反の事例が長時間労働につながるということでもあるので、生の実態を出していただきたい。後で違反のお叱りを受けるのではという懸念はあると思いますが、運転者の平均的な長時間の労働が浮き彫りになるような調査を是非ともお願いしたい。それから長時間労働というのは、長距離輸送だけに限らないと思います。ここの事例で、いろいろな手待ち時間というところで非常に問題になっているところが多いと思います。これは中距離のものもあれば、短距離のものもあるので、その辺についてバランスを持って運転者の選択をしていただきたいということをお願いしたいと思います。

それから何より一番重要なのは運送料金だと思います。平成二年の物流二法の改正以来運賃表（タリフ）が変わっていない。過去にさかのぼった運賃で受注を受けているという実態があるわけです。その運賃の関係とか、ここの調査項目でいくのなら、それぞれ運送事業者も設備投資していると思うので、その企業の情報や企業の経営状況等についてもわかるような調査ができれば、お願いしたいと思います。

（田端自動車局長）

冒頭、岡崎局長から全体の趣旨の説明をしていただきました。この労働基準法の改正を契機に、トラック産業は中小企業が非常に多くて、長時間労働が多いという実態、これを解決していくことが非常に重要です。ただし自分たちだけの努力だけではできない。当然ですが商取引で、荷主との関係でいろいろなご苦労がある。あるいは取引環境でも、手待ち時間などがあっても、なかなか改善要請ができない実態があります。こうしたなか、労働基準法の改正など、非常に重要な改正をしていくために、実を伴う改善ができる環境を整えるため、ロードマップ上も今後4年間かけて、しっかりやっていこうという取組みとなります。

厚生労働省と国土交通省自動車局の関係で、労働基準改善告示などペナルティの関係が多く、いつも皆様にはうとうしいところだと思われる可能性があります。ここは引き続きやってまいります。しかし、このような関係と取引環境全体、また労働時間を今後の日本の社会に向けてやっていくために、両省連携をし、かつ荷主企業の方々、あるいは経済産業省、中小企業庁も入っていただいて、このような協議会が立ち上がることについては、本当に重要な場ができたと思います。

公正取引委員会でも調査をしていただいて、トラック産業に関しまして、取引環境についての優越的地位の濫用にあたるケースも調べて発信し、今後いろいろやるというようなことも言っていただいております。そのような意味でも社会的に日本の物流を支える、逆に言えば日本の経済を支えるこの物流、トラック産業についての取組みをきちんとやっていくという場面に来ているということでもあります。そのような意味で本気度を出してやっていきたいということです。先ほど貨物課長から各地方の協議会、厚生労働省の労働局長も委員

として参加するという通知を出しているところを紹介しましたが、本気度を出して実効性が上がることに取組んでいきたいという意識でございます。

いろいろご紹介ありました中で、健康起因の事故というのが最近増えております。厚生労働省の説明の中でもトラック運送産業で多いということですので、これは貨物輸送に関わる事故につながるケースは、一般の国民の方々も巻き込む重大な事故になるということがありまして、非常に重要な課題であると認識をしておりますので、そのためにも今般のこのような労働時間の改善などがそれに寄与するということを期待しています。

労働力の確保が今我々運輸産業の中、あるいは整備業も含めて現場人材の確保が非常に重要な課題です。特に若い人たちなどにも魅力のある産業として入っていただく。そのためには企業自身が利益の出る体質であり、かつそのようなことによって働かされている方々の労働環境、賃金などの改善につながっていかないといけないと思います。ですので、労働力確保のためにも労働時間の改善と取引環境の改善、これが本当に重要な課題だと思っていますので、この協議会を、あるいは47都道府県の地域の協議会まで、本当に実効性のある中身のある対策を進めていきたいと思っておりますので、委員の皆様方には、よろしくお願い申し上げます。

(花井委員)

自動車局長のお話にありましたように、この産業は労働力が非常に不足しており、このままでは大変な状況になるということで、さまざまな意見が出されていると思います。現在、女性の労働力が非常に期待されています。女性の運転者も増えてきていると聞いております。全体の運転者は、約100万人と伺いましたので、女性の運転者はまだまだ少ないと思いますが、これからの魅力ある産業、そして若者が参入できる産業にするためには長時間労働を是正する必要があります。そうすると、女性の労働力の確保も射程に入ってくると思います。可能であれば性別がわかるような、調査のあり方も検討していただきたいと思っております。

(坂本委員)

この通常国会で通るということが見通しとして難しいと、報道等で見聞きしているのですが、歴史的な労働基準法の改正であるので、早期成立をお願いしたい。それを契機にこのような話が持ち上がってきています。我々も予想しなかったような話です。ある意味で、先ほど言いましたWIN-WINになるような唯一最後の機会であると思っています。しかし、この業界では言いつばなしで終わってしまうことが多いため、懸念しています。

地方に協議会を設置しても、統計やアンケートを取り、情報を交換し、集約したということで終わってしまう懸念があります。協議会が終わったら何もなかったということになってはいけません。法案の付帯決議など何らかの法的な担保をして頂くなどして、この議論の雰囲気ですっかり実効性をあげて取り組んでいけるよう、よろしくお願い申し上げます。

(野尻座長)

付帯決議などは国会で判断される話だと思いますが、実効性をあげられるよう、このメンバーでしっかり取り組んでいきたいと思っております。

(小林(治)委員)

日本商工会議所と東京商工会議所で労働部門を担当しております小林と申します。

成長戦略を進めていくためには物流業界はもとより、日本の企業の99%を超える中小企業の活性化が不可欠であると認識しています。その意味において、長時間労働の問題については、中小企業への割増賃金の猶予の廃止が盛り込まれた改正労働基準法案が国会に提出されたところですが、本件を契機に、まずは労働環境の改善を行うこと必要であり、この問題の解決が、ひいては、労働力不足、若手や女性の活躍推進にもつながると認識しております。

今回、トラック運送事業における長時間労働の調査を実施することですが、本調査は実態を把握する意味で非常に良いことだと思っております。この調査をしっかりと実施していただくことが、改善の一步につながると思っております。一点意見を申しあげさせていただければ、自由記述欄を設け、広く意見を述べていただけるような仕組みとしていただければ幸いです。

(三浦委員)

先ほどから長時間労働につきまして、大変熱心にご討議していただいているのですが、実運送事業者の立場から考えますと、必ず運賃がついてまわります。運賃の論議がひとつも出ずに、長時間労働の問題は解決できないように思います。運賃も、大きな問題として一緒に取り上げていかなければならないと思います。

現在、我々の業界の運転者は大凡3,600時間だとか4,000時間だとかという勤務に入っているわけです。先日、厚生労働省の資料では、運転者の時間給はだいたい1,000円～1,200円となりますと、パートの方と同じぐらいの賃率となります。賃率は同一で、労働時間を減らせば、運転者は生活できるだけの賃金が得られず、労働力も確保できません。

このような問題が出てきますので、運賃問題を考慮にいれずに労働時間問題の検討は進められないと思います。

(嵯川貨物課長)

取引環境と労働時間の2つの表題ですが、取引環境の中に運賃問題が入っております。60時間を超えると50%割増を払わなければいけないので、できるだけ長時間労働を少なくしたい。しかし、割増賃金を支払う場合には、支払いの原資として運賃の話にもなるわけですから、運賃は取引環境、労働時間に関わることとなります。

(野尻座長)

取引環境、公正な取引、労働時間が改善されていけば、当然に運賃関係の問題も議論の中に入ってくると思います。運賃については、いろいろなご意見があると思いますが、結果的に外堀を埋めていくことによってきちんとした運賃料金というものが導き出されると考えております。

(輪島委員)

今日の資料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みについて」の7ページ「労働基準法等の一部を改正する法律案の概要」があります。私どもは労働基準法改正の議論に参画しておりまして、今国会に法案が上程されており、期待をしているところです。世の中でいうと「Ⅱ. 多様で柔軟な働き方の実現」が注目を集めていますが、私どもは「Ⅰ. 長時間労働抑制策・年次有給休暇取得促進策等」を大変重く受け止めています。

そういった契機があり、今回このような協議会が発足して、参画させていただくことは大変貴重な機会だと思っております。私ども団体といたしまして、団体会員として各県に経営者協会がありますので、地方の協議会ではそちらと連携を図っていきたいと考えております。

(栗原委員)

この調査の件ですが、先ほど花井委員からのご指摘もありましたように、これからのトラック運転者の労働力不足解消の対策として若手や女性の参加が、今までもずっと言われていますので、できれば年齢、性別等に関する属性についても入れて調べていただきたいと思えます。また、労働力不足への対策として、「中継輸送の実施」や「女性の短時間勤務の導入」なども検討されてきたと思えます。例えば全行程を1人の運転者ではなく交代して運転するとか、女性が短時間で勤務できるような仕組みを作るなど、いろいろな対策があったと思えますので、そういったところが、この調査を通して明らかにできる調査設計とすることができれば良いと思えます。

さらに、運転時間ですが、先ほど黒川委員から、東京港のコンテナ埠頭の近くでずっと待っていないなければならないという話がありましたが、渋滞待ち、手待ち時間、高速道路 SA/PA 等での時間調整のための手待ち時間（夜間割引の適用時間待ち）などの実態も把握できる調査設計ができればより良いと考えています。

(大高委員)

最近、我々の業界や物流について、荷主の物流担当者があまり知らないため、メーカーのほうでオーダーを受ける時には時間指定を簡単に受けてしまう実態があります。そうするとトラック運送事業者は荷主等の指示に全てに対応することが多くなり、大変厳しい待ち時間も発生します。物流担当者は経営者からできるだけコストカットをするように言われ

ていると思いますが、荷主側の都合の良いコストカットの取組みが、運送事業者側に手待ち時間や問題実態を発生させています。

そうした問題解決には、荷主企業の経営層の方々に、トラック運送業、物流業の実態をわかってもらうということが大変重要だと思いますので、今回こうした協議会ができることによって、そのようなことを荷主事業者の経営者層にも是非理解してもらえるように取組んでいただきたいと思います。

(野尻座長)

有難うございました。その他ございませんでしょうか。もしよろしければ議題4につきましてはこの辺りにしていただきたいと思います。既にご発言の中にも出ているかと思いますが、本日の議題の1～4につきまして、総括的、あるいはそれ以外のご意見でも結構でございます。何かあればお願いします。

(齋藤委員)

取引環境を改善することは、取引特性に応じて労働時間、長時間労働を改善していくことですが、現実的には非常に難しいテーマだと思います。そもそも取引環境は従来、物流の現場の中で、慣行で行われていたもの、なおかつ荷主企業の物流の仕組みの中に定着して、ずっと長く行なわれてきたものであり、その仕組みの中で長時間労働にならざるを得ないような状況が作られてきたわけです。そうした慣行を改善することになると、ただ単にトラック運送事業者だけでなく、発荷主、着荷主のそれぞれの改善努力が必要となります。

従来から積み重ねられてきた商慣行を改善することは、非常に難しいことだと思います。この協議会を通じて、どのように改善すべきか検討することは非常に意義深いと思います。これからトラック運転者の長時間の実態調査が行なわれるのですが、それに合わせて荷主企業側の取引環境の中で長時間労働をもたらしている物流の実態も、1つの側面としてしっかり把握しておく必要があると思います。運転者の長時間労働の実態を把握すると同時に、どのようにして物流の現場で長時間労働が行なわれているのか、荷主企業側の実態を把握することになりますが、なぜそれが存在しているのかも含めて、より実態に切り込んだ調査を検討することが必要になると思います。

(野尻座長)

本日はご協力いただきまして、有難うございました。

特に委員の方々からは大変貴重なご意見をいただきまして、私自身大変勉強になりました。先ほど、ご発言のあった齋藤委員のお考え、私もその通りだと思います。長時間労働等の業界の問題はかなり長い歴史を重ねて、今日があります。これまで多様な問題に対して、解決すべく、様々な試みが行われてきましたが、なかなか解決できないままに、今日まで来てしまったところがあります。しかし、もう猶予はない状況です。既に労働力不足が喉元に

突き刺さっている状況ですから、「労働環境を変える」、「長時間労働を解決する」ことなしには、これまでのような安定した物流、トラック輸送サービスが継続できない、という考えを中央協議会の委員の方々とともに共有して、今後議論をさせていただければ有難いと思います。

齋藤委員の発言の中にもありましたが、いろいろな意味で、運賃、トレードオフの関係など、多くの課題が出てきます。さらには実態調査の中では、より根本的な物流システムのあり方、日本の物流取引のあり方にまで切り込む必要が出てくる場面があるかもしれません。その点につきましては、この協議会、比較的長期のスパンで行政のほうでお考えいただいています。これだけの委員の方々にお集まりいただいていますから、しっかりと実態に則した改善ができるような解決策を打ち出せる協議会にしたいと考えております。

それでは、議事につきましてはここまでとさせていただきます。

(宮城審議官)

本日は、活発なご議論、ご意見をいただき有難うございました。

現在の我々の心構えを申し上げたいと思います。一点目は、危機感の共有です。このまま長時間労働、取引環境の問題を放置しますと日本の物流、日本の経済を支えるトラック輸送が大変なことになるという危機感を委員の方々だけでなく、是非国民とも共有していきたい。それからもう一つ、非常に難しい問題ですが、取引慣行を変えていくための情報発信も非常に重要です。そのための1つのツールとして今回の調査がございます。いろいろと調査についてご意見いただきましたので、しっかりとやっていきたいと思います。

発荷主、着荷主に限らず、最終の消費者といいますか、国民一般の方々にまで、物流の現場では多様な問題があること、ここを工夫すれば良いということを気づいていただけるような情報発信をしたいと思います。是非これからの4年間、長期のスパンでございますがご協力いただければと思います。

以 上