

高知地方最低賃金審議会「一般貨物」特別小委員会 議事録

高知労働局

令和3年度 第1回

開催年月日 令和3年9月10日(金)

開催場所 高知労働局 別館会議室(301)

出席委員数	議題
公益代表 3名	1 座長の選出について
労働者代表 3名	2 高知県一般貨物自動車運送業最低賃金 改正決定審議に関する意見聴取
使用者代表 3名	3 改正決定の必要性の有無について
	4 その他

次回本審開催予定日 令和3年9月29日

[開会] 午前8時57分

事務局 本日はお忙しい中ご出席いただきまして、ありがとうございます。
ただ今から、高知県一般貨物自動車運送業最低賃金の特別小委員会を開催します。慣例によりまして、座長が選出されるまでの間、事務局で進行を務めさせていただきます。本日の会議には、公益委員3名、労働者側を代表する委員3名、使用者側を代表する委員3名の合計9名、全員の出席をいただいております。最低賃金審議会令第5条第2項に定める定足数を満たしておりますので、本審議会が有効に成立していることをご報告いたします。次に、お配りしている本日の資料についてのご確認をお願いします。資料については、別冊の資料はつけておりません。こちらの単体のもの1冊となっております。資料の中身については、また事務局からご説明してまいります。

[座長選出]

事務局 次に、座長の選出に移らせていただきます。
慣例によりまして、公益委員の中からどなたかご推薦をいただきたいと思いますが、お願いいたします。

西森委員 西森から推薦いたします。
座長に大井委員で、代理に中橋委員でお願いしたいです。

事務局 　　ただ今、西森委員から大井委員を座長に、中橋委員を座長代理にこの推薦がございましたが、皆様いかがでしょうか。

異議なし

事務局 　　異議なしということで賛同をいただきましたので座長を大井委員、座長代理を中橋委員にお願いします。それでは、大井座長と中橋座長代理にご挨拶をいただくとともに、以後の進行を大井座長にお願いします。では、よろしくお願いいたします。

座 長 　　座長を務めさせていただきます大井です。
　　よろしくお願いいたします。

座長代理 　　座長代理を務めさせていただきます中橋です。
　　よろしくお願いいたします。

座 長 　　この特別小委員会の目的は、一般貨物の特定産業別最低賃金の改正決定の必要性について、審議をいただくものです。なお、改正決定の必要性の有無の結論は、この特小での審議で、全会一致が前提となっております。仮に、結論が割れる場合でも採決は行いません。労使それぞれの立場はございますが、円滑かつ、十分な審議をいただきますよう、ご協力をお願いしたいと思います。なお、本委員会の議事録の確認者につきましては、第5回本審において決定されたとおり、この場で決めることとしたいと思います。公益は、私が担当することとしますが、労側、使用者側でそれぞれ1名ずつ推薦をお願いします。

市川委員 　　労働側は私、市川が。

座 長 　　お願いします。

野村委員 　　私、野村が。

座 長 　　それでは労側は市川委員、使用者側は野村委員にお願いいたします。

[特小の進め方]

座 長 　　では、審議の進め方について、お諮りしたいと思います。

　　本日は、事務局から資料の説明を受けたのち、関係使用者からの意見聴取を行い、その後、金額改定の必要性について、労使双方から基本的主張をい

ただき、具体的な審議に入り、結論をまとめたいと考えておりますが、そのような進め方でよろしいでしょうか。

異議なし

座 長 それでは、事務局から資料について説明願います。

事務局 それでは、説明申し上げます。

 1 ページが特別小委員会の名簿でございます。

 2 ページの資料 2 をご覧ください。これは、高知県一般貨物自動車運送業最低賃金にかかる適用事業所数と適用労働者数についての資料でございます。センサスで算出した数値としては、適用事業所数が 302、適用労働者数が 1,667 人。以上が推計値となります。なお、この資料の詳細説明については、令和 3 年 3 月 26 日開催の第 5 2 期第 1 3 回本審と、令和 3 年 5 月 25 日開催の第 5 3 期第 2 回本審において既に説明させていただいておりますので省略させていただきます。次に、3 ページ目の資料 3 をご覧ください。これは、運輸労連四国地連高知県協議会から 3 月 6 日に提出いただいた特定最低賃金改正についての意見表明でございます。次に 4 ページ目の資料 4 をご覧ください。これは、全日本運輸産業労働組合連合会高知県協議会から 7 月 15 日に提出いただいた特定最低賃金改正についての申出書です。この申出書に添付されている添付書類については 5 ページ目以降の資料 5 をご覧ください。37 ページ目までございます。5 ページからは申し出に関する資料です。6 ページ目が高知県一般貨物自動車運送業運転者の最低賃金額改定の申出についてということで、運輸産業をとりまく情勢だったり、トラック運輸産業で働く労働者の総労働時間、トラック運輸産業で働く労働者の賃金実態、トラック最低賃金の必要性のようなものが 6 ページ目から 7 ページ目に書かれております。8 ページ目は 2021 年の組合別最低賃金協定額一覧表でございます。9 ページ目からが添付書類で、最低賃金協定書および適用労働者の範囲協定書の写しが 37 ページ目まで添付されております。ご確認をお願いしたいと思います。次に 38 ページ目の資料 6 をご覧ください。これは、最低賃金改正の必要性の有無について、高知地方最低賃金審議会会長に意見を求める旨の、高知労働局長からの諮問文でございます。次に 39 ページ目の資料 7 をご覧ください。これは、使用者側から提出された賃金改定必要性の有無に関する意見主張でございます。こちらについては、のちほど使用者側委員より説明いただけるものと存じます。次に 40 ページ目の資料 8 をご覧ください。これは、労働者側から提出された賃金改定必要性の有無に関する意見主張でございます。のちほど労働者側委員よりご説明いただける

ものと存じます。次に41ページ目の資料9をご覧ください。これは、一般貨物最賃適用事業所に対する本年度の基礎調査結果の概要です。この調査は、一般貨物自動車運送業最低賃金改正決定の必要性の検討資料として、当該産業の賃金実態を明らかにする目的で、6月1日時点の状況について調査したものです。平成28年経済センサスの規模30人未満の一般貨物自動車運送業248事業所を母数として抽出した119事業所に調査票を送付し、45事業所792人分の回答をいただいております。この調査結果をセンサス母数の事業所数に復元し、職種による適用除外労働者を除いた1,017人の賃金分布の集計を行っております。次のページの総括表をご覧ください。規模30人未満の一般貨物自動車運送業、大型貨物の運転に従事する労働者の総括表でございます。909円までの賃金階層の労働者が1,017人中98人存在していることを示し、未満率は9.6%を示しております。次に45ページ目をご覧ください。これは、最低賃金改正に伴う未満率と影響率の推移を示す資料でございます。

資料についての事務局からの説明は以上です。

座長 ありがとうございます。
では、ただ今から、参考人からの意見聴取を行います。
それでは、事務局から参考人について紹介願います。

事務局 使用者側の推薦により、本日高知県トラック協会の西村専務理事、浅川事務局長、東岡適正化事業課長を参考人としてお招きしております。

座長 使用者側委員から推薦をいただいております高知県トラック協会から専務理事の西村様、事務局の浅川様、適正化事業課長の東岡様を、参考人としてこのあと出席いただくということでご了解いただけますでしょうか。

了承

座長 それでは、参考人をご案内ください。

事務局 参考人を意見陳述席へ案内、参考人からの資料を各委員に配付

座長 参考人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、ありがとうございます。それでは、議事進行上の都合がございますので、大変恐縮ですが9時30分くらいを目途に、意見陳述をお願いいたします。

浅川参考人 よろしくお願いたします。

高知県トラック協会の浅川と申します。

お手元に資料はございますでしょうか。着座で説明させていただきます。この特別小委員会は、平成の終わりとともに開催もなく、時代も変わり、報道などで聞きます労働組合への加入率が年々下がっていることで、開催されないものと考えておりましたが、3年ぶりに参考人として参加させていただきます。要領を得ない説明になるかもしれませんが、お許しいただきたいと思います。さて、新型コロナウイルスにより、深刻な打撃を受けた日本経済の現状は、皆さんご承知の日銀短観や内閣府の景気ウォッチャー調査が示す状況にあります。貨物自動車運送事業におきましては、こちらの国土交通省の資料のとおり、運送収入はコロナ前の同月比、今年7月の時点で60%の事業者の運送収入が減少しており、資金繰り支援や雇用調整助成金を40%近くが活用しており、検討中を含めると約半数近くに及ぶ状況にあり、本県におきましても雇用を維持するため、これらの助成金を受けている事業者も当然あります。また、中小零細企業、特に零細企業の多い私ども運送事業では、燃料価格の上昇や、安全・環境に配慮した車両価格などのコストアップ分を運賃に転換していただきたいのですが、話し合いにも応じていただけない状況でございます。最近の報道でもありましたように、全国的にも受注側企業が労務費や原材料価格の上昇分の転換を発注側に対して要求する価格交渉を申し込むことすら難しい実態にあることから、中小企業庁は今年最低賃金の改定を含む労務費や原材料費等の上昇分などを受注価格に適切に反映されるよう、9月を価格交渉促進月間として新たに設け、また公正取引委員会でも最低賃金の引き上げをうけ、下請事業者への不当なしわ寄せを防ぐため、対策強化がなされておりますが、楽観できない状況でございます。

ここで、こちらの日本のトラック運輸産業の現状と課題についてご説明をさせていただきますと思います。表記には2021と記載されておりますが、多くの数値はコロナの影響を受ける前、令和元年3月時点の数値となっておりますので、ご容赦願います。4ページをご覧ください。国内貨物の輸送量は、経済の停滞により減少を続け、平成20年リーマンショックの影響により50億トンを切り、令和元年度の輸送量は47億1400万トンで、そのうちの91.8%をトラックが輸送しております。トラックの輸送量は自家用トラックといういわゆる白ナンバーと、私どもの緑ナンバーの営業用トラックの輸送量の合計であり、下段の表のとおり平成9年に営業用トラックの輸送量が自家用トラックの輸送量を上回っております。次に8ページをご覧ください。これは営業用と自家用トラックの輸送効率の比較でございます。国内で登録されているトラックの台数は約769万台で、そのうち営業用トラックの台数は148万台、19.3%であります。9ページのトラック

の絵の右端ですけど、1日1台あたりの輸送トンキロを比較しますと、営業用トラックは自家用トラックの約9.4倍の仕事量をこなしており、環境負荷の軽減や消費エネルギーの削減に寄与しているということがわかりただけだと思います。また、私ども業界は安全で安心な輸送サービスの提供を最優先課題とし、ハード面からは被害軽減ブレーキや車線逸脱抑制装置、側方カメラなどの安全対策装置の導入、ソフト面からは事故防止、健康対策等の各種講習会に参加してもらうなど、事故や労働災害の防止に努めております。さらに、営業用トラックのドライバーは乗務前、乗務後には会社でかならず健康状態の確認や、アルコール検知器を使った点呼確認、車両の日常点検なども実施するなど、あらゆる対策を講じており、これらの経費も必要となっているところでございます。次に6ページをご覧ください。こちらは運送事業者の規模になります。皆様もご承知のとおり、中小企業基本法では資本金3億円以下または従業員300名以下の企業が中小企業と規定されており、下段の従業員規模別表からおわかりいただけのとおり、全国的には49%が従業員10名以下の事業者で、従業員50名以下となると91%、逆に従業員が300名以上では0.5%となり、運送業界は中小零細企業の集合体であるということがわかりいただけだと思います。県内の状況を申しますと、こちらのA4の別添資料1のとおり、従業員10名以下の事業者は47.7%、従業員50名以下では94.5%であり、全国と比較しましても当然のように高知県は中小零細事業者、特に零細事業者の割合の高いことがわかりいただけだと思います。補足として聞いていただきますと、県内には100名を超える従業員の事業者は6社ありますが、県内本社の事業者は2社だけという状況です。こちらの輸送産業のテキストのほうへ戻りまして、15ページをご覧ください。トラック運送事業がいかに労働集約型の産業であるかということを示しているものでございます。この表は、全日本トラック協会が毎年全国の事業者約2,000社あまりから集計した数となっており、下から9段目、本業の利益を占める営業損益は3年連続赤字状態にあります。表の右端の元年度の経費の構成を見ていただきますと、営業費の運送費における人件費の割合が一番高く38.8%、燃料維持費は13.5%と、両方で52.3%にもなります。仮にではございますが、今年の高知県の最低運賃の値上げ幅28円に、16ページの中の表、右側のトラックドライバーの年間労働時間2,532時間をかけますと、残業率等は計算しておりませんが、一人あたり年間で約7万円の上昇となり、従業員10名で70万円の事業所負担ということになります。

また、人件費に次ぐ燃料費は、17ページの燃料推移表のとおり皆さんも実際に感じられているとおり、最近は右肩上がりに上昇し、今年7月のスタンド単価の平均は全国で税抜き112円6銭となっております。たとえば1

0円燃料が変動すると、単純計算で東京まで900kmとし、燃費が3kmと考えると、週2回東京を往復すると、1台あたり年間で62万円上下するわけで、コロナ禍における現在の上昇傾向は極めて厳しい現状でございます。14ページは、規制緩和による事業者の推移を表したものでございます。一番大きな変動は平成2年12月に施行されました物流2法による規制緩和に新規参入が免許制から許可制となり、新規参入事業者が急激に増加し、ピーク時には緩和前の1.5倍の6万3千社を超えました。しかしながら、リーマンショック後の20年度以降は輸送量が回復することなく輸送需要は横ばいもしくは減少傾向にあり、増え続けた事業者同士の競争の激化や、社会的規制の強化、後継者問題等により退出する事業者が増え、事業者数も減少から横ばい傾向になっています。この今のコロナの影響は、先の国土交通省の資料にもありましたとおり、多くの事業者の運送収入はコロナ前より減少しており、会員の皆様からは売上減少による支援策はないのかといった声も多く、各種経済対策等が新設される度にお知らせをし、ご説明をするとともに、上部団体の全日本トラック協会を通じ、政府にありとあらゆる経済支援を要望しているところでございますが、中小零細事業者が多いこの業界において、雇用の維持はおろか、事業の存続さえ危惧しているところでございます。また、四国は本四の橋を渡らなければ本州へは渡れません。同じものを作っても、本州の他県にも負けます。特に高知県は東西に長く、4県で橋からも一番遠く、他3県と比べましても荷主の皆さんは大変厳しい現状にあることをご理解いただき、今までご説明させていただきましたとおり、一部大手企業は別として、高知の運送事業者はすべて中小零細、特に零細事業者が多く、すべての事業者に適用される最低賃金を上げるという状態ではないということをはっきりと申し上げたいと思います。さらに全国でこの高知県だけにしかない一般貨物自動車運送業最低賃金を上げる、上げないだけでなく、この制度自体の有無につきましてもご審議いただけましたらと思いますので、よろしくお願いたします。以上でございます。

座長 ありがとうございます。

それでは、ただ今の参考人からの意見陳述に関して、何かご質問、ご意見がございましたらお願いします。

野村委員 特にないです。

程岡委員 適正運賃の部分ですが、2023年までの時限措置となっているのですが、確かに交渉しにくい部分はあるかと思うのですが、この場でお願いといたしますか、労働者としての意見としましては、生活をしていくうえで皆さんご存じ

のとおり、トラックの中で寝泊りするというのが基本ですよね。また、中小零細というところでいくと、出て行って県外の荷物をもってピックアップし、他県へ走っていくとか。そういう「わたり」という運航形態の中で、現在時間額910円というものが、本当にそれで生活していけるのか。高知県では時間額910円いただいて、さらにドライバーとしましては歩合給とか時間外とかそういうものでカバーしていているという部分の中で、今後2024年からドライバーに対しての上限規制が適用された場合、基本給の引き上げの部分はいかないと走る本数が減ると歩合給が減る、時間外の上限規制があり頭が抑えられるほど、高知県でトラックに乗ろうという人々がなくなるんじゃないかと労働者側からしても危惧しているところではあるんですよね。3年後に始まる上限規制に向けての取り組みとして、先ほどトラック最賃は意義がないと言われましたが、高知県から労働者に対する賃金配分というところの部分で運賃交渉の中で役立てていけるんじゃないかという思いがある。それが正しいかどうか、それでできるのかどうかというのはまた別として、思いとしてはそうです。910円、固定給の部分を引き上げていかないと、現在一所懸命働いて、残業とか走る本数で稼いでいる方々の生活がままならないんじゃないかと。先ほども言いましたように、トラックに寝泊まりするにあたっては、生活の拠点が2つあるということになるんですよね。高知で家族がいらっしゃる方は家族にも給料を渡さないといけない。運転手は運転手で向こうでの生活があるのでお金が要る。今後を見据えた動きとして、頭を抑えられて収入が減った場合、高知県でトラックに乗る方が増えるでしょうかね。今、40~50代のベテランといわれるドライバーがたくさんいるんですよね。若い世代をトラック産業に入れていきたいんですよ。そうじゃないと、健康状態とかの部分もありまして、健康を起因とする原因で心臓疾患、脳疾患で労災を受ける方って、トラック産業が一番多いんですよね。その部分での上限規制が始まったときに、長時間労働の削減をしていかなければならない。さらにそれをすることによって、歩合で走っている残業でお給料を賄っているという部分の方々の生活を守るためにはやっぱり固定給の部分を引き上げていきたいという思いがあります。もう一度言うんですが、このトラック最賃に意義がないというのはちょっと僕の中では首をかしげるような部分ではあります。運輸産業を盛り上げていきたいというのはあるんです。それを皆さんにわかっていただきたい。全日本トラック協会が出しているこの24時間365日あなたの暮らしを支える標準的な運賃という部分があるんですが、これを労使協力しながら、標準的な運賃を目指していくというのがあります。ただ単に最賃を上げてくれという話ではなく、上げるためにはこれが原資でしょという。それを両方が考えながら、確かに現状では間違いなくコロナでしんどいとは思いますが、それはわかっておりますが、今後に向けた取り組みとして適正運賃を引き上げていって、さらにそれを原資

とした労働者の固定給部分、最賃に関して引き上げていきたい。2,000円、3,000円くれという話ではないんですが、少しでも何とか2024年に向けて、今後は頭打ちになるであろうドライバーの生活を脅かさないためにも、固定給部分としてのセーフティネットという意味合いでトラック最賃の提案をさせていただきたいと思っております。いろいろな皆さんの意見はあろうとは思いますが、下手な説明で申し訳ないのですが、こういう思いでここに座らせていただいておりますので、皆さんご再考のほどよろしくお願いいたします。以上です。

西森委員

質問させていただいてよろしいですか。

公益の西森と申します。本日はどうもありがとうございます。

最賃に直接関係するかどうか分からないのですが、貴重な機会ですので教えてください。まず、いただいているパンフレットの見開きの緑が多い感じのページがございますよね。営業用で自家用別、品目別輸送トン数となっていて、営業用のほうでいうと、消費関連と建設関連と生産関連となっております。消費関連に関しましては、私どもがここで生活していくうえで欠かせない物流の要で、動いていただいていることで日々の暮らしが成り立っていて、本当にありがたいと感じております。今回コロナで、高知で最も影響を受けている物流の減少部分というのはどこら辺になってくるのでしょうか。そのあたりをお聞きしたいです。一般的には、去年とかは結構物流量が増えたというような話も聞いてございました。そういう話しか知らない中で、トラック協会からはこういう意味で運送収入が下がっているというお話があったので、これは高知にとって、どの品目が打撃だったのかなということを知っておきたいという思いがございます。もう1点ありまして、先ほどより出ておりますが、高知でトラックという、どうしても悲惨な事故があった関係で、モラルのところがすごく厳しく問われて、各社皆様ならず飲酒検知をして、ドライバーの皆様方も大変な労働をされている中で、お酒を飲むという楽しみは非常に重要だと思っているのですが、それでもやっぱり気をつけて乗車される。出勤時にはかならず飲酒検知で、会社によってはそこでお酒が出た瞬間クビだという話も噂で聞いたりもしております。それくらい厳しくされていると、今後そうやって人が減っていく中で、モラルのきちんとした方。基本的に酒飲むなんて前夜でもありえないだろうというくらいの人たちがどんどん入っていただかないと困るわけですね。県外では最近も飲酒検知していなくて悲惨な事故がありましたよね。会社で測っていなかったというようなことが。

程岡委員

白ナンバーの件ですかね。

西森委員 白ナンバーの会社なんですね。そういうことで、そのあたりの人材確保手段といいますが、来てくれればいいというものでもないというか。高知の場合、特に東名の事故の傷跡が非常に大きいと思っていますので、そのあたりのことは物流のどの辺の分野が減ったのかと、モラルのある方をどういう風にとっくいこうという戦略をもっていらっしゃるのか、あるいはどのように教育していくのか、そのあたりのことを教えていただければと思います。

西村参考人 まず、物量で増えた、減ったというのは、物流が増えたというお話を聞かれたというのは日本中の話で、巣ごもり需要で宅配便とか冷凍品、食料品などは増えたというお話を聞いておりますし、県内でも実際そういうことです。ただ、それ以外の産業ですね。製造業につきましては、高知でいいますと養殖の魚は全く。料亭とかそういうところが全部コロナで休みになって、そういう魚は全く出ない。そういう需要がないということと、園芸品もそうです。飲食店の需要はまずだめですし、製造用の製品も各イベントとかそういうものに関係するものは全く動いていないような状況になります。あとは従業員の雇用ですね。もちろん先ほど言われました飲酒。あれは白ナンバーのトラック。この前、白ナンバーもこれから警察庁がアルコールの検知をするというニュースをやっておりますが、とりあえず私どもの営業用トラックのほうではその問題はクリアしておりますし、高知県はまた過去にそういう負の遺産がありますので、徹底的に気をつけております。その分につきましては、会社のほうで各社、協会もそういう指導をしておりますし、業界を挙げて飲酒運転を無くすように取り組みをしておりますので、高知県の緑ナンバー事業者につきましては、東名事故以来の飲酒で事故をしたという話は聞いていないですし、業界といわず世間がそういう風潮といいますが、酒を飲んで車を運転してもいいという話ではなくなってきている。そういう教育は最初の雇入れの教育でかならずするようになっておりますけれども、そういうあまりモラルのない方も少ないのではないかと思います。それと、程岡委員の言われたように運送業界を盛り上げたいのは私どもも同じなんですけど、かと言って、910円で人が来ないというのであれば、高知県が820円に今後最賃が上がりますよね。この820円に上がったとしても運送事業は人手不足の業界であります。医療、介護、建設、警備。この業界も全部人手不足の業界となっております。私のほうはこの仕事に対するやりがいというところで、労働者の報酬といいますが、そういうものを頑張っていくところですね。また、先ほども言いましたが、物量が増えしたのは一部大手の事業者で、ヤマトと郵便さんなんかは史上最高益という話になっています。いただきました資料の8ページに、経営者から最賃の値上げの協定をいただいているのが19社とありますが、そのうち11社が県外事業者

で、6社が高知県で園芸連さんの荷物を扱うような大手のグループ、あと2社が魚を運ぶようなそこそこの事業者になります。ですので、19社おられますが、11社は高知県に事業所を置く会社ではなく県外に事業所を置くものになります。それと、別冊資料1をみていただきますと、ほぼ30人以上の高知県のトラック協会の会員でいますと、10%、1割の事業者さんになります。本当に高知県は零細が多く、これ以下のところですので、非常にそれは賃金が上がると厳しい。先ほど燃料が10円上がったという話をしましたけれども、実際に皆さんもガソリンを入れられておられますのでわかっていただけたと思いますが、2020年4月～7月の軽油の値段の平均が高知県内では76円73銭というところでありましたが、2021年4月～7月の平均では104.65円と、27円92銭の値上がりをしております。東京まで片道300リットルの軽油を使いますので、30円上がりますと片道だけで9,000円。帰ってこないといけませんから18,000円。この分は先ほども言いましたコロナで製造業の荷主の皆様も景気が悪い状態で、運賃の交渉は全くできる状況にはありませんので、1運行18,000円は運送事業者が被るということになっています。ですので、910円を上げるという状態には全くないということでございます。

程岡委員

意見ありがとうございます。

高知県内の会社としまして、8ページに載っている11社は別なんです、県内で働いている方が全員なんです。これは組織されているところで、会社と協定した部分が990円。一番低いところでも950円なんです、ここで話をしているのは確かに中小零細厳しいと思います。燃料が上がりました。昔燃料が上がったときに航空会社とかいろいろで、サーチャージという部分がありましたが、上がったときにはサーチャージとか燃料代をいただくような形を作っていかなければ、経費がかかったから上げないとかいうのではなく、不安定要素はやはり運賃に転嫁していかなければならないと思っております。

座長

ほかの皆さんからのご質問はよろしいでしょうか。

意見なし

座長

高知県トラック協会の西村専務理事、浅川事務局長、東岡適正化事業課長には、貴重なご意見をいただき、重ねて御礼申し上げます。いただきましたご意見については、関係使用者の意見として、今後の審議の参考とさせていただきます。ご出席ありがとうございました。

参考人 意見陳述席から傍聴席へ

座長 それでは改正決定の必要性について、労使双方から基本的な主張をポイントを絞ってお願いいたします。労側からお願いいたします。

程岡委員 先ほどは失礼しました。

基本的な主張からポイントだけを説明させていただきますが、2.の営業用トラックは国内物流の基幹産業として昼夜にわたり経済活動や国民生活を支えているが、私たちの賃金は全産業の中で低位におかれている。その中で、道路貨物運送業の賃金を毎月勤労統計でみてみますと、賃金支給総額は293,933円で、前年を7,205円下回り、全産業の83.1%の水準と差額は拡大している。また、トラック運輸の時間あたり賃金では1,590円と、全産業の7割弱の水準にとどまっており、他産業より長く働いているにも関わらず、賃金は下がっている実態にある。あわせて、労働集約型産業であるトラック運輸産業は、事業の合理化は困難であり、そのため低賃金・長時間労働・歩合給・稼動給などで対応することから、過積載運行や過労運転など安全面が危惧されている上に、社会保険料未払い事業者の不法行為が未だに横行しており、業界の秩序を乱す事業者についても指摘されている。そして、運転手を対象とした自動車運転の業務についての「働き方改革」は、2024年4月1日からの適用となっているが、「時間外労働の上限規制」が施行されれば、過重労働の改善が期待される半面、「仕事給」や「時間外労働」などの変動給部分にウエイトを置いた賃金制度のままではなく、固定給部分の引き上げを図らなければ、総労働時間の短縮が賃金水準の低下に直結し、低賃金での労働に拍車がかかることとなる。また、少子高齢化社会に加え、トラック運輸産業の労働条件の低さや免許制度改定などに伴い、トラック運輸産業へ就労を希望する若年層は減少し、高齢化の進行と労働力不足が現実味を帯びてきております。このように、トラック運輸産業は日本の経済の流通を支えるという公共的な使命を担っているものの、荷主企業の競争力確保からコスト削減を輸送コストに求められ、運賃料金の値下げが余儀なくされている上、規制緩和の影響を受けて過当競争が激化し、運賃料金の收受単価は低下の一途をたどっています。また、貨物輸送量の低迷から働く労働者の賃金低下へとつながっています。こうした現況下で、トラック運輸産業の秩序を守り、公正競争ができる環境整備と運賃料金の低廉化の歯止め、そして、そこで働く労働者の賃金の底支えなど労働条件の改善による労働力確保や、トラック運輸産業の社会的地位を向上させるためにも一般貨物自動車運送業最低賃金の引き上げが必要である。以上です。

座 長 ありがとうございます。
 では、次に使用者側からお願いします。

野村委員 使用者側の主張は39ページにありますけれども、「1. 運輸業界の状況について」と「2. 本県トラック業界の現状について」は、先ほど参考人からお話がありましたので、私のほうからは「3. 一般貨物自動車運送業の特定最低賃金改定の必要性について」話をさせていただきます。現在、一般貨物自動車運送業の最低賃金が設定されているのは全国で本県のみで、四国の他3県や全国の他都道府県において新設等の動きが議論としてあがっているという話は聞かれない。本県貨物運送業事業者の経営実態は県内外の事業者との競争により大変厳しく、ほとんどが中小事業者であるため、荷主に比べ立場も弱く、厳しい価格競争を強いられている状況にあります。人材確保の上からも長時間労働の抑制などによる業界の雇用環境の改善が望まれるが、中小事業者は、脆弱な収益体質の上に、社会保険料負担の増加、労働効率の低下に伴う総額人件費の増大など、雇用にかかる経費増加が見込まれており、処遇改善や賃金改定を行うには程遠い状況である。

 以上より、使用者側としては、本県にのみに設置されている「一般貨物自動車の最低賃金」は引き上げる状況になく、また既に存在意義はなくなっているものと思われます。今回の賃金改定の諮問についても「改定の必要性はない」と考えております。以上です。

座 長 ありがとうございます。
 ただ今、必要性の有無について、労使各側から基本的主張をいただきました。既にそれぞれの主張について、ご意見、ご質問等をいただいておりますが、補足などございましたらお願いいたします。

野村委員 今お話を聞かせてもらいましたけれども、労使とも現状認識は同じなんですよ。ただ、今ある原資をどうするかということで、今やっていくことは収入源を増やしていくことを労使が協力してやっていくべきだと。現状なかなかこの状態で最低賃金を上げるのは厳しいんじゃないかと。先ほど参考人からの話にもありましたけれども、特に今回地域最賃が上がった関係で、価格転嫁に追い風が吹いていますので、どこまでそれが浸透するかというのはまだ疑問なところなんですよけれども、そういったところを中心に運賃をどうやって上げていくかということにもうちょっとスポットを当てていったほうがいいんじゃないかと私は思います。

座 長 ありがとうございます。
 そのほかよろしいでしょうか。

座 長 では、公益委員打ち合わせを行い、公益委員見解をまとめますので委員の皆様はこの場で少々お待ちください。

9 : 5 5 公益委員 別室へ移動し協議

(1 0 : 0 7 再開)

座 長 労使双方の基本的な主張や、参考人のお話も伺いましたが、必要性の有無について、ご意見等があれば改めて伺う機会を設けたいと思いますが、いかがでしょうか。

市川委員 トラック業界の厳しい経営状況というのは十分認識しました。
 ただ、世の中誰もが平均1,000円といわれている中で、特定最賃が地賃と違って、その上にあるべきなのに910円という水準に12年留まっているというのはいかななものか。少なくとも1,000円以上は特定最賃としてなければならないんじゃないかなという風に思います。もう一つは、資料の44ページの社会的な高知県のトラック業界の賃金水準を分析したものだと思いますが、44ページの一番下の枠組みの中。これはいわゆる統計でいうと低賃金水準の底のほうを表す数値なんですけど、これが915円。これが市場価格になっていると認識します。そういう意味でいうと、現行の910円という特定最賃の水準は、少なくとも915円に近づけるべきではないかという風に思いますので、そういうことも含めて額審議をお願いしたいと思います。

座 長 このご意見に対しての補足や質問などはございませんか。

野村委員 使用者側のほうは、参考人も含めてお伝えすべきことはお伝えしましたので、同じことを繰り返すだけの話になると思います。たとえば高知県の場合、零細企業が多いので、あまり最賃を上げてしまうと逆に廃業とかそういうことにつながる可能性もあるんじゃないかと。くわしくはわからないんですけど、現状でそういう業者も出てくるんじゃないかという気はするんですけども、それも含めて今回は引き上げはできませんというところです。

市川委員 結論をいうと、地域最賃と違って、特定最賃というのは労使のイニシアティブで決めていくという原則があるので、だから全会一致に近いかたちにしなけ

ればならないという実態からいえば、そういう使用者側の姿勢であるならば難しいのかなという風に思いますけども、加えて言うなら、特定最賃で特にトラックの最賃が必要ないという制度とは労働側は思っていませんので、そのところは認識をいただきたいなど。地域最賃とは違うということについては明確に主張しておきたいと思います。

野村委員 必要性がどうなのかということについては、トラックの特定最賃が高知県にあります。ほかにたくさんの業界があります。僕がいたいのはバランス的なところです。トラック業界に特定最賃があるのであれば、ほかの業界にも特定最賃がないとおかしいんじゃないかという素朴な疑問を感じます。

市川委員 全国で、高知だけしかこの特定最賃がないというのは、結果としてはそうです。ただ、労働側は常に運輸労連が特定最賃を全国に設けようという運動をしています。新設となると公労使三者の一致がないと新設できないというハードルが高い中で、結果として高知しかないということなので、そのところは経過がそうだったということについてはご承知いただきたいなと思います。あと、意見陳述でもあったように、「日本トラック輸送産業の現状と課題2021」というパンフレットの15ページに、損益の明細表をつけていただいています。陳述で言っていたように、人件費の38.8%は高いですね。労働集約型なので、これはしょうがないと思います。燃料費も産業の特性としてあると思うんですが、たとえば燃料費は金額が上がるとかならず払いますよね。払わないと運行ができないので。労働者の賃金は弾力性がありますよね。上げたり下げたりできますよね。果たしてこんなことがいいのかどうか。その底をつくるのがこの特定最賃の910円の意味だと思います。これがひいては公正競争につながるということなので、ここのところは今日はどうかということではないのだけど、そういうことで高知ではこの特定最賃を設けているということは一つ認識いただきたいという風に思います。

片山委員 最賃の意義というのは、それはそれで市川委員のおっしゃるとおりだと思いますが、一方で45ページに改正前の未満率、最賃以下というのが、最賃自体はずっと910円ということによって変わっていないんですけども、数年未満率がどんどん増えていると。最賃を設けていてもそれに達していない企業あるいはその対象となる労働者数は増えている。それはやっぱり企業の経営の実態でそうせざるを得ないというかたちであると思っていますけれども、電子デバイスとかは未満率が非常に低い。地域最賃のほうも1%前後ですが、一般貨物については非常に高い未満率になっている。本来は最賃をクリアしていかないといけないですけど、できない企業の実態があるというのが実情だと思います。

それを強制すると会社自体の存続がということになりかねない。それが実情だ
と思うので、特にこういうコロナの状況の中でこれをさらに推し進めるという
のは経営側にとっては非常に厳しい状況をさらに強めることになると思うので、
そこがちょっと難しいのかなというところですよ。

野村委員 確かに9.6%って高いですね。

市川委員 そこはこの数字を見て私も驚きましたけれども、違う見方でいえば9.6%
が違反をしているということですよ。未満率が引き上がってきたということは、
平均賃金が下げられているということですよ。

野村委員 まあ、統計上の問題もあるかもしれません。

市川委員 そうですね。実態はどうかはわからないけども、統計でみればそういうこと
ですよ。先ほど申し上げたように、物件費は払う。人件費で調整するというのは、
労働者からみていかなるものですかという話ですよ。この特賃は14年(平成
19年6月2日発効)上がっていないですが、その間に地域最賃は確実に上が
ってきたと。820円まで上がってきた。一方で十数年これが据え置きの状態
であるということの良し悪しというのを考えないといけません。我々
は決して20円、30円上げてくれと言っているのではないです。統計で裏付
けされる数字を参考にして、額改定の審議をしませんかということは申し上げ
たいです。

程岡委員 今、2桁単位で審議に入れていないというかたちの中で、こんな言い方がど
うなのかわかりませんが、とりあえず審議に入っていて、もう一度額審
議の中でいろんな議論をしてみたいというのはあるんですが、ここで全会一致
でなければ入れないということなんですが、僕も初めてなので言葉の選び方は
わからないのですが、とりあえず額審議に入っていて、というのが思い
としてあります。是非、金額審議に入りたいなという思いで今ここ
に座っております。

西森委員 昨年、電子のときに私が同じようなことを申したことがございまして、とり
あえず額審議に入って、そこでの議論をと言ったら、額審議に入るということ
はやっぱりプラス1円でも上げる方向の話という前提で入るんだというような
ことをどなたかに言われまして、とりあえず入るといえるのは使用者側としては
難しいんだろうと。

市川委員 そうですね。

西森委員 昨年の私の経験でいえばそういうことのようにです。
 思いは十二分に伝わっております。

野村委員 僕はそのことは知らなかったですけどそういうことであれば尚更。

西森委員 そういう調整がここは必要だと思いますので。

野村委員 最初だからそんなことはわかりませんので。

西森委員 そういう認識でよろしいんですね。
 去年、どなたかからそういうものですよって教えていただいて。

市川委員 基本的にはそういうことですよ。
 ただ、県によって判断が違うようで、額審議イコール有額だと考えていないところもあるみたいです。

西森委員 そうなんですね。

市川委員 これはそれぞれの審議会の歴史性だと思います。

西森委員 高知の歴史性でいうと、入るってことは多分そのまま一つ何かということになるんですよ。

市川委員 それはプラス1円でも、ってことですよ。

西森委員 そうなっちゃう。

市川委員 高知はそういう審議の積み上げをしています。

西森委員 わかりました。

座 長 いろいろお考えや思いが伝わりましたが、時間のこともありますので、ここで切り上げさせていただきます。皆様のご意見を伺うことができました。労側、使用者側双方のご意見の中で、労側のトラック運転手さんの二重生活の状況なども伺い、なかなか大変だということも窺い知ることができましたし、労

側のご主張もわかりました。また、使用者側の厳しい過当競争の現状や、ガソリン価格の高騰などの状況も伺い、必要性無しというご意見も伺いました。いろいろ理解できるところがたくさんあるのですけれども、当初のお話のとおり全会一致が前提ということでございますので、全会一致という結論は下せないという風に判断いたします。したがって、当小委員会といたしましては、「高知県一般貨物自動車運送業最低賃金については、改正決定の必要性の有無については、合意を得るには至らなかった。」との結論がなされたとし、この内容を9月29日に開催予定の本審に報告することとしたいと考えております。よろしいでしょうか。

西森委員 やむを得ないと思います。

座 長 それでは、事務局は、今の結論に基づいた報告書案の配付をお願いいたします。

事務局 「一般貨物特小報告書案」を配付

座 長 では、事務局から、朗読願います。

事務局 「一般貨物特小報告書案」を朗読

座 長 ありがとうございます。

今日は円滑な審議にご協力いただきまして、皆様ありがとうございました。一般貨物の特別小委員会は、これで終了といたします。ありがとうございました。

[閉会] 午前10時25分