

第2回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県地方協議会 議事録

1. 日時

平成 27 年 12 月 17 日（木）14:00～15:30

2. 場所

神奈川県トラック総合会館 7 階 大研修室

3. 出席者

小島	一貴	（代理出席）	日産自動車株式会社
斉藤	康浩		株式会社日新
刑部	佳英	（御欠席）	全農物流株式会社
伊澤	進		横浜低温流通株式会社
高橋	浩治		川崎運送株式会社
伊藤	保義		内外液輸株式会社
近藤	晶一		一般社団法人神奈川県商工会議所連合会
二見	稔	（代理出席）	一般社団法人神奈川県経営者協会
亀崎	友彦		全日本運輸産業労働組合神奈川県連合会
片岡	徹郎	（代理出席）	神奈川県産業労働局産業部商業流通課
若生	正之	（御欠席）	厚生労働省神奈川労働局
菊池	泰文		厚生労働省神奈川労働局
石澤	龍彦	（代理出席）	関東運輸局局長
遠藤	恭弘		関東運輸局神奈川運輸支局
筒井	康之		一般社団法人神奈川県トラック協会
石橋	廣		一般社団法人神奈川県トラック協会
神志那	学		一般社団法人神奈川県トラック協会
伊奈	利夫		一般社団法人神奈川県トラック協会
坂間	孝朗		陸上貨物運送事業労働災害防止協会神奈川県支部

4. 議事

【事務局：青木】

ただ今より、第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県地方協議会を開催させていただきます。

関係者の皆様方におかれましてはお忙しい中、本会議にお集まり頂き誠にありがとうございます。

私は、神奈川運輸支局運輸企画専門官の青木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。議事に入るまでの進行につきましては、私が努めさせていただきますので、何卒よろしくお願い申し上げます。

では、本日出席いただいております委員の皆様方をご紹介させていただくところですが、大変申し訳ございませんが、議事進行の関係から新たに委員になりました方々のみご紹介させていただきます。なお、その他の構成員の方々及び代理出席の方々につきましてはお手元にお配りしております『出席者名簿』、『配席図』をもってご紹介に代えさせていただきます。それでは、ご紹介させていただきます。

最初に、一般社団法人神奈川県商工会議所連合会専務理事の近藤様です。

続きまして、全日本運輸産業労働組合神奈川県連合会執行委員長の亀崎様です。

続きまして、関東運輸局長 濱局長ですが、本日は所用により石澤関東運輸局次長に出席いただいております。

続きまして、前回の協議会においてオブザーバーとしてご出席いただいた陸上貨物運送事業労働災害防止協会神奈川県支部の常務理事の坂間様です。

後ほど、新規委員の就任の議題がありますので、坂間様の委員の就任につきましてご承認いただきたいと思いますと思っております。

また、本日は議題2. 「パイロット事業に向けた荷主企業と運送事業者の協力による労働時間改善の取組事例」にて、平成28年度より行うパイロット事業に向けてご説明を頂きたく株式会社日通総合研究所 経済研究部担当部長 主任研究員の大島（おおしま）様にご出席いただいております。大島様よろしくお願いします。

それでは、協議会の開催に当たりまして、行政を代表しまして、関東運輸局 石澤（いしざわ）次長より一言ご挨拶申し上げます。

【石澤次長】

ただいまご紹介いただきました関東運輸局次長石澤でございます。

本日、局長の濱は所用のため代理で出席させていただきます。

委員の皆様にはお忙しい中お集まりいただきありがとうございます。

本協議会の趣旨につきましては、前回の協議会でも認識の共有が図られたと思いますが荷主とトラック運送事業者が連携し、それぞれ役割分担をして進めていくことにより長時間労働の抑制に向けた取組に結びつけていく。それは運送事業者だけのメリットだけではなく、トラック輸送の生産性向上により供給輸送力が増強し、荷主にとってもプラスになると思われます。本日は日通総合研究所の大島様より荷主企業と運送事業者の協力による労働時間改善の具体的な取組事例をご紹介いただくことになっております。そういった事例も参考にしながら、来年度から始まりますパイロット事業にぜひ繋がられるようなご提案やご意見を、現場をよくご存じの荷主サイド、運送事業者サイドの皆様からいただけますと議論も深まりますし、充実した内容になると思いますのでぜひ忌憚のないご意見を賜りますようにどうかよろしくお願いします。

【事務局：青木】

続きまして、一般社団法人神奈川県トラック協会筒井（つつい）会長よりご挨拶を申し

上げます。

【筒井会長】

大変お忙しい中、ご出席いただきありがとうございます。また、平素は大変皆様方にトラック業界についてご理解いただき、ご支援いただきありがとうございます、この協議会について、2回目という事で前回、いろいろな意味で共通認識を持っていたかと思っています。こういう会議をただやっていくだけではなく、3年後に結果が良くなるようにご協力いただきたいと思います。私ども事業者もこの会議で何かをお伺い出来たというだけではなく、長時間労働についてそれぞれの事業者は大変苦勞しておりますので、来年9月には、それぞれの事業者が荷主にコンタクトを取り、お話をいただき、協力を得て、なんとか長時間労働を削減していきたいと思っております。ぜひ皆様方のご支援をお願いしたいと思っております。本日は皆様ありがとうございます。

【事務局：青木】

頭撮りはここで終了とさせていただきます。
退出される記者の方は、ここでお願いいたします。

カメラマンは退席（事務局誘導）

それでは、配付資料を確認させていただきます。

議事次第、続いて委員名簿、配席図、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県地方協議会」について（規約）、パイロット事業に向けた荷主企業と運送事業者の協力による労働時間改善の取組事例、トラック輸送状況の実態調査の回答数について（2枚もの）、平成27年度女性活躍加速化助成金のご案内（パンフレット）、荷主企業と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組事例（冊子）、第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県地方協議会議事概要を配布しておりますので、不足等ございますでしょうか。

不足等ございましたら、会議途中で結構ですので、事務局あてお申し付けください。

それでは、これより議事に入らせていただきます。

ここからの進行は、前回に引き続き遠藤支局長にお任せ致します。遠藤支局長よろしくお願い致します。

【遠藤支局長】

進行を務めさせていただきます、神奈川運輸支局の遠藤でございます。円滑な議事運営に努めていきたいと思っておりますので、ご協力お願いいたします。

それでは、次第の議題に従いまして、議事の方を進めさせていただきます。

議題1の「新規委員の就任」について、事務局より説明をお願いします。

【事務局：三上】

神奈川運輸支局首席運輸企画専門官の三上です。

議題1「新規委員の就任」についてご説明いたします。

陸上貨物運送事業労働災害防止協会神奈川県支部の常務理事でいらっしゃいます坂間様におきましては、前回協議会の議題の4「労働環境等改善に向けた業界等の取り組みについて」におきまして説明者として説明いただいたところでございます。

オブザーバーという立場にて参画いただいたところでありますが、今般、当協議会におきまして、荷主と事業者の労働災害を柱とした「共同宣言7ヶ条」への取り組み経験を基に、意見を賜りたく新たな委員として、ご就任いただきたく思っております。このため、トラック輸送における取引環境・労働時間改善神奈川県協議会規約第3条2項に基づき、各委員の皆様方よりご承認をいただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願い致します。

【遠藤支局長】

ありがとうございます。

坂間さんの委員参画についてご意見等はございますか。

特段ご意見がないのでしたら、規約第3条2項に基づきまして、委員就任を承認いただきたいと思います。よろしいでしょうか。

【委員異議無し】

ありがとうございます。承認をいただきましたので、本日の協議会より委員として参画いただきます、陸上貨物運送事業労働災害防止協会神奈川県支部常務理事の坂間孝郎様です。

委員就任にあたり、一言ご挨拶お願いいたします。

【坂間委員】

坂間でございます。ご承認ありがとうございます。

自己紹介的になるかもしれませんが、私も陸上貨物運送事業労働災害防止協会は、労働災害防止団体法という法律に従いまして設置している団体であります。目的と致しましては、会員の自主的な活動により労働災害の防止に努める。こういう風なことになっている団体でございます。この法律におきましては、製造業を中心とします中央労働災害防止協会を柱として、業種別に団体が設置されております。陸運業につきましては、私たち、略して陸災防が設置され、建設業につきましては建災防、港湾貨物につきましては、港湾災防、林業・木材業につきましては、林災防という風に設置されており、相互に連携を図り、また行政からのご指導を受けさせていただいております。こういう風な形で事業を推進しております。今、お話のありました藤沢の7ヶ条の共同宣言、これにつきましては、藤沢地区での労働災害防止団体の連携の結果として生まれたと理解されておりますので、荷主の皆様方との連携につきまして、何か私どもの方でお役に立てればと思ひまして、お引き受けさせていただきました。どうぞよろしくお願い致します。

【遠藤支局長】

坂間様、ありがとうございました。今後ともよろしくお願いいたします。

次に、議題2「パイロット事業に向けた荷主企業と運送事業者の協力による労働時間改善の取組事例」につきまして、日通総研の大島様、よろしくお願いいたします。

【オブザーバー：大島】

改めまして、日通総合研究所の大島です。本日はよろしくお願いいたします。

これから「パイロット事業に向けた荷主企業と運送事業者の協力による労働時間改善の取組事例について」をご説明させていただこうと思います。

お手元の資料として、これからプロジェクターで示させていただく資料と、荷主企業と運送事業者の協力による取組事例の事例集を用意させていただいております。

この事例集そのものは、これまで3ヶ年、今年で4年目になりますが、トラック運転者労働条件改善事業、厚生労働省の方で行っている事業になりますが、去年までの3ヶ年でこの荷主と元請け運送事業者、下請け運送事業者を一つのグループと見なし、私どもがアドバイザーとして入り、具体的な改善を進める。そのような取組みを毎年9事例やりまして、去年までで27事例、我々がお手伝いさせていただきました。その結果、去年までの27事例の中から9つの事例をピックアップして、この事例集としてまとめさせていただきました。この一連の事業を厚労省のほうから我々に委託させていただいている関係で、今日、こちらでお話をさせていただくことになったとともに、このパイロット事業がかなりの部分で、厚労省でお手伝いさせていただいている流れ、取組みに似通った部分が多いだろうなというところもございまして、具体的にどんな風に取り組んできたか、我々がアドバイスをするという部分についても、すこしお話をさせていただこうと思っております。

今日のこちらの資料は周辺環境のところなど、いろいろ入れさせていただいておりますので、何かのご参考にご覧いただければと思っております。

物流と環境について、供給過多で競争が厳しくなっていますし、安全問題、環境問題、いろいろある中で、赤字で書いてある需給バランスの逆転、労働不足、ドライバー不足が顕在化してきています。その大きな要因に、トラックドライバーの労働条件が大変厳しいというところがあります。有効求人倍率、全国を横並びに見させていただいていますが、募集してもトラックドライバーが集まらないことは、自動車運転の職業の有効求人倍率がおそらく、全国どこでも1を超えている状況が示しており、なおかつ、生産年齢人口、人口そのものが減っている中で、特に働ける年齢が減っていることから、人出が無くなり、ドライバーとして新たな成り手がいないということだと思います。労働時間は全産業平均に比べて貨物運送業は長い、その一方で賃金は安いという状況で選択されないという状況になっていると思います。

次は、運送業界の方はよくご存じだと思いますが、改善基準告示というトラックドライバーの労働条件改善のための告示というものが、トラックドライバーの守らないといけないルールの一つにあります。これは労働基準法に上乗せの基準となっております。例えば、ここで拘束時間という概念があります。トラックドライバーが一日の仕事を始めてから、終わるまでの時間、その間に休憩をしようが何をしようが、全て拘束時間という概念の中

に含めて、1日原則13時間、最大でも16時間。その下にある休息期間、1日の仕事が終わってから、次の日の仕事を始めるまでは継続8時間以上取らなくては仕事をしてはいけません。こういうルールがあり、運転時間も2日平均で1日当たり9時間まで、このような基準がございます。このルールにつきましては、厚労省の現場で監査監督にいかれた事業場のうち63.6%の事業場が何かしらの改善基準告示違反があるという状況だということとして、これも労働時間が長い結果として表れているのではないかと思います。

直近になりまして、国土交通省では乗務時間の基準に著しく違反をした場合、それまでの違反の行政処分から、改正後は事業停止30日間という、かなり厳しい処分が変わってきている状況がございます。

ここは改めて説明をする必要はないと思いますが、今回の協議会が立ち上がった一つの要因にもなっているでしょう、月60時間を超える残業時間に対する割増賃金率、これが平成31年くらいを目途に1.25から1.50に変わり、その時に今の長いトラックドライバーの労働時間をどうするかというような話があります。労働時間については、一般的にはトラックドライバーの労働時間は長く、その多くが積み卸しに時間がかかるとか、順番待ちに時間がかかる。業界用語では手待ち時間といいますが、そういう時間が発生して、これが全て拘束時間に含まれるというようなことになります。その裏返しで拘束時間が長ければ、休息期間が短くなる、そのような状況になることをここでは指摘させていただきます。我々が改善事業のお手伝いをさせていただいている中で、やり方としまして、荷主と運送事業者の双方で、トラックドライバーの労働条件改善、その問題意識を共有して検討の場を設ける。そこまでを厚労省にお膳立ていただいて、我々がそこに入る。そのなかで、労働時間、特に手待ち時間の実態を把握する。この実態が現場に行っても把握されていない事実が、お手伝いをしている中で多々ございます。したがってそれを把握してもらう、手待ち時間が発生している、長時間になっている原因を検討、把握し、どこから改善が出来るのかを少しずつアドバイスさせていただく。そのようなことをさせていただいております。

冒頭申しました、「運転者労働条件改善事業について」になりますが、発注者、荷主と元請け運送事業者、下請け運送事業者で一つの協議会という組織を作り、そこに対して、厚労省の方から委託を受けた受託者、私たち日通総研のことになりますが、ここで個別の指導をそれぞれに対してさせていただく、ということを経過3年間27の事例、今年も4年目を継続して9事例に取り組んでいます。

この事業を通して、実際には来年以降パイロット事業をやることになりましたが、あくまでスケジュール的なものは、我々がここまで4年間やらせていただいている、厚労省の事業のスケジュール感になりますが、そこで我々がどのようなことお手伝いしているか、その流れと協議会にて何を行っているか、その辺を少しご説明させていただこうと思います。

まずはですね、4月、5月、6月に厚労省にて先ほどの荷主を中心としたグループを選定しましたので、ここを対象に始めてくださいとご連絡をいただき、それに対して、我々は荷主に御挨拶に行くということをやリ、その後、第1回の協議会ということで、先ほどのメンバーの顔合わせを7月くらいに行います。そこでは、趣旨を説明するとともに、荷主、元請け、下請け、それぞれに対してチェックリストを共通のフォーマットで作リ、現

状況問題があるのかないのか、というところをチェックしていただいています。その問題については、改善基準告示が今の現場で守れているか、いませんかというのが一つのラインとしてチェックをしてもらう。その中で大概は「守れていません」よりは「概ね守れています」と回答が出てきます。

現場としてどのようなになっているかは、青字になりますが、事業場訪問1回目というところで、個別に運送事業者の現場などにヒアリング等々行って、見せていただき細かい内容を把握します。ここで良く出てくるのは、チャックリストの中ではあまり守れていない状況が無かったり、苦しい部分が書かれていなかったりしますが、行ってみてお話を聞きますと、手待ち時間や「実際にはこういう例があります」、「通常はないけど、繁忙期だと改善基準が守れない時も多々あります」などの話がでてくるので、改善基準告示は繁忙期だろうと守れないと駄目であるという位置づけでございますので、毎年の繁忙期がいつも守れていない、これによって事故等を起こした場合、やはり問題になりますよということを少しお話させていただきまして、とにかく改善基準の範疇におさまるようにしていきましょうということ、それから今日の事例の中で、全部が全部、改善基準が守れていなかった訳ではございません。ただ、今回のこの事業の趣旨とすると、今の労働時間を少しでも短くしましょうということが趣旨ですので、それについても順次説明させていただいて、参加者の方々にご理解していただくようなことをしております。

1回目の事業場訪問で、現場の実状をとらえ、そこでどのような改善が出来るか、我々も一緒に考えさせていただいて、まとめて提案するのを10月の第2回協議会にて、実態を整理した資料とその中で改善に対するご提案というものをさせていただいております。

これもまた、ケースバイケースなのですが、対荷主に対して、元請け運送事業に対して、下請け運送事業者に対して、それぞれの所に対して、やれることを提案させていただきます。ただ、全体のスケジュール感を見ていただければわかると思いますが、丸々1年ありません。半年強という中で、具体的な改善をやってくださいという提案をしてもなかなかそこにまで至らないケースも多々ございます。ただ、方向性をきちんと示していただいて、例えば手待ち時間がなくなれば、これくらいの労働時間の短縮に繋がるねというところまでは、出来るだけ方向性を示していただくようにしております。2回目の協議会で我々が提案したものに対して、荷主、元請け、下請けが、実際に何が出来るか、どこまで出来るかというのをそれぞれで検討していただき、取り組んでいただける面については取り組んでいただき、その状況を2回目の事業場訪問で聞かせていただく、あるいは情報提供いただく、我々も情報の収集を行う。結果、改善が出来たということになれば、トラックドライバーの従前の運転日報、事後の運転日報を一定期間いただいて、平均化して例えば、拘束時間がこれだけ短くなりましたというようなことを結果としてお示しをするということまで、我々の方で作業として行わせていただいております。その結果を2月くらいに3回目の協議会でご報告して、皆さんで情報共有をしていただくという流れを、我々が間に入りまして、アドバイスさせていただきながら進めてきたという流れでございます。

そういう中でやりました事例の中で、この事例集の中に載せさせていただいたのが、昨年度までの27事例の中で9事例になります。ケース1からケース7までは実名が実際出ております。あとの2事例については、実名は勘弁してほしいとのことからA社、B社とさせていただきます。27事例の中で初年度に行ったところは、状況がかなり変わっ

てしまった、それか、名前を出すのは勘弁して欲しいということもありまして、結果ここに載せられたのは9事例になります。今日は時間が限れておりますので、きわめて駆け足になるかと思いますが、少し濃淡をつけながら説明のほうをさせていただきます。

まず、1番は荷主にいろいろ現場で問題があることを理解してもらわないといけない。

ケース1ですが、荷主が東芝機械株式会社、運送事業者が株式会社大村総業、富島運輸株式会社にご協力いただきました。実際には荷主に入り込んでいる運送事業者は他にもあるのですが、多岐にわたるパターンについて、お手伝いすることの余裕はないため、その中から特徴的なところを、出来ることからやっていきたいと思いますというスタンスから進めさせていただきました。こちらの問題は労働時間が長いという問題がありまして、一つは突発的な輸送形態の変更、これは会社全体の話になりますが大きさをきちんとしていなかったため、定型に出来る場合は特積・路線便を使う約束になっているのですが、その約束になっている路線便に乗せるための貨物の大きさを超えてしまうことで、路線便に乗せることが出来ずに突発的な輸送形態になりました。そうすると特積で運べないので仕事を終えた別のドライバーに任せるなどして、貸切形態で運ばないといけないということが、結構な頻度で起きるということが問題として提起をされました。続いて、工場での手待ち時間の発生になりますが、こちらについても完成した物を運ぶという仕事の中で、やはり積込みの前に完成が遅れてしまったり、検査が遅れてしまったりという実態が発生しますので、そこで待っている時間は先ほど行ったとおり手待ち時間ということで拘束時間に含まれてしまうということがありました。どちらについても荷主の出荷のラインが何種類かありましたが、各ラインの物流担当の方々から、「なかなか。こちらの会社の物流部の方にいっても理解してもらえない」ということを聞きましたので、勉強会をやりましょうということで、各部門の出荷の担当者に集まってもらい、私どもの方から今の状況と現場の実態、そして改善基準というルールの中でドライバーは仕事をしないといけないということについてなど、もろもろの問題を説明させていただいたところになります。結果としてはサイズ確認の周知徹底が出来て、その後はそのサイズに収まったところす。また、その途中できちんと書面にして各部門に回覧しました。運送事業者に関与してもらって、その書面を作り、サイズ確認の周知徹底をしてもらったところでございます。出荷前の検査、これも遅れるという問題があり、遅れないような仕組みを内部で検討していただき、だいぶ遅れが減ったと伺っています。それによってドライバーの労働条件の改善、荷主業務の効率化、結果的に荷主に協力いただくということは、荷主にもメリットがないとご協力いただけませんので、大きなメリットとしてはコンプライアンスというメリットともう一つのメリットとしては、出荷前検査の時間が延びてしまうということは、荷主の従業員も残業をしているわけですので、これがしっかり時間内で終わられるということは、荷主の本来の作業の効率化に繋がるということもあって、お互い業務を見直したという例でございます。

このようなところに我々第三者が入ることで、少しでも改善を促せるというお手伝いをしております。

ケース2、積込み作業の管理システム化・倉庫の集約化で時間短縮というようなことをやってもらいました。荷主がレンゴー株式会社、運送事業者がレンゴーロジスティクス株式会社、八潮運輸株式会社と堀切運輸株式会社が下請けで入られているところす。この問題も積込みの手待ち、全体で6カ所に分業している倉庫に立ち寄って、貨物を積込み

ことも長時間化の要因になっていました。まずは、ジョロダー付きの車両を購入して、少しでも荷役が簡単に出来るように、これは運送事業者の自助努力になります。それから、トラックの積込みの順番管理システムというものを作りました。よくいろいろな現場で聞くのは「夕方5時に積込みに来て下さい」というと、10台が5時に来ます。そうすると最後の車両は積み終わるまで待っていると7時でしたみたいなことがありますので、積込みの順番を管理する仕組みを作りました。それから6カ所ある外部倉庫を1つに集約したということによって、結果的に荷主にとって、在庫の面でも非常に変化があったと伺っております。ドライバーの目線で行けば、手待ち時間の削減に繋がり、それにより1ヶ月の拘束時間の削減に繋がったというようなことに一緒に取り組ませていただきました。

続きまして、ケース3、こちらは荷主が株式会社東芝、元請け運送事業者が東芝ロジスティクス株式会社、実運送が多摩運送株式会社にて取り組んでいただいた事例です。

こちらは製造建屋から出荷建屋に完成した物を一度横持ちで運搬をして運ぶ、そしてここに積込み車両が集中するので、それぞれの車両に手待ち時間が発生してしまうというような出荷の体制にありました。これについては、全てではないですが建屋間の移送を削減して製造側からダイレクトに出荷する、あるいは積込み作業にフォークリフトの荷役を併用することによって時間の短縮が図れるというところ。そもそも出荷建屋はまだ残っているのですが、そこへの動線の改善や設置スペースを拡大したり、出入口を拡張したりということ、荷主側でしっかりやっていただいたことによってそれぞれの相乗効果で車両1台あたりの手待ち時間を10分程度短縮することが出来ました。こういうお話をすると、これだけやって10分かという話もありますが、いろいろやっても10分だということで、手待ち時間の削減は容易ではないということも言えるのではないかと思います。

次はケース4の回収物の降ろし作業時間短縮による拘束時間削減について、こちら荷主が株式会社カスミ、茨城を中心としたスーパーマーケットの会社です。運送事業者が三共貨物自動車株式会社と株式会社太陽運送になります。こちらの株式会社カスミと三共貨物自動車株式会社のお二人は中央で行われた協議会にて、実際にプレゼンテーションをしておりました。株式会社カスミは運送事業者とともにいろいろな取組みを行っていますが、いろいろな取組みの中で今回は中心的に取り上げさせていただいたのが、回収物の問題ということで、お手伝いをさせていただきました。回収物ってなにかといいますと、物流センターから商品を店舗毎に配送するというものですが、店舗に配送に行くと帰りには配送時に使ったいろいろな段ボールなどの用具を店から回収するという作業が発生します。ただ、その回収物を乗せて帰ってきたドライバーはセンターにある回収物の置き場に種類を分けて降ろすという作業を行うという流れになっております。ところが、回収物はいろいろな物が複数種類あり、入り混じって乗せて帰ってくるので仕分けする時間が必要になってきます。仕分けに時間がかかると他の帰ってきた車と複層することになり、さらに時間がかかることになるという悪循環が続いていました。まず、これについては荷主のほうで、回収物の店舗での仕分けの徹底をしました。そして作業の軽減により効率化を図るというようなことをやっていただいて、手待ち時間を削減することに繋がったようなものでございます。荷主は物流に対する取組みをやっていますが、第三者が入ることで社内でも徹底しやすくなったといくこともあり、「我々をうまく使ってくださいね」と言ったところ、「上手く使いますね」みたいなことを言われ、より改善が進み評価をしていただきました。運

送事業者については、センターに物を持って行く作業と出す方の作業を両方やっており、この入ってくる物と店舗に持って行く作業を上手く組み合わせることで、1台の車両を1日12時間ずつドライバーが交代して、車両自体は基本的に24時間動いています。そういう体制を組みあわせて行っており、効率をあげています。これは労働時間の観点から見ると、1日24時間を2交代で行うことから、最低12時間となり、先ほどの改善基準の中の拘束時間の原則13時間という中にきちんと収まらない限り、2回転させることは出来ないということになりますので、その辺を工夫して行っているということになります。

続いて、ケース5は荷主企業と共に全車両拘束時間短縮に向けて取り組むという題名にさせていただいておりますが、荷主が積水ハウス株式会社、運送事業者が下請けも入っておりますが、元請けのセンコー株式会社を取り上げさせていただいております。こちらでは積水ハウスの工場で作られた建設用の住宅等々の部材ですが、こちらを工場で作って現場に持って行って組み立てるという作業を行っています。現場に持って行く運送をセンコー株式会社が元請けとして実運送をやりながら行っています。今までは宵積みをして、翌日の朝に現場に持って行くという作業をしていましたが、現場に行って上手く積み荷を降ろせばお昼には戻るということになります。お昼に戻ったとしても、宵積みを行う時間は2時から3時にならないと積めないため、この間の時間が手待ち時間になってしまいます。全部を改善することは出来ないまでも、帰ってきてすぐに積める体制を作れないかということで、写真にあるように脱着式のボディを用意して、午前中から出来ている物は先にこれに積んでいき、帰ってきたトラックがこのボディに付け替えることにより、手待ち時間を一部でも無くしていこうというようなことを行いました。あとは専用の駐車スペースを設けたり、積み方の改善を図ったりすることで積載率をあげ、少人数でこなせる仕組みを作るなどいろいろ取り組んでいただきました。各効果を推計すると手待ち時間が1日30分程度減りましたということで、実績を出していただいたということでございます。荷主にとっても元々積載率が良かったとはいうものの、それをもう一度見直したら今まで10台必要だったところ9台で済むようになりました。ドライバー不足の中において、これはどちらにとっても嬉しいことで、このような結果になり、荷主にも効果があるという話になりました。

次は、ケース6で物流改善プロジェクト等による拘束時間の削減で、社内でいろいろな取組みをやっていただきました。荷主がボッシュ株式会社で運送事業者が株式会社バンテックイースト、藤川運輸株式会社、有限会社原留運輸になります。ここは大きくは、長距離輸送と地場での自動車部品の配送、この二つのところで時間の問題がありました。長距離についてはこちら荷主の工場が北関東に数カ所あり、数カ所で荷物の積み込みをして広島に向かって長距離を走るということになりますと、拘束時間16時間を超えてしまう運行になってしまいます。それはまずいということで、どういうやりかたをやるかということで、長距離輸送の集荷の分離、積み込みをする人と長距離を走る人を変えました。ということ、現在取組んでいると聞いております。それにより、拘束時間については、積み込み作業を他の人が行うことにより、2、3時間短縮出来ました。もう一つの近場については、積み込み時の手待ち時間が発生しています。これは作業の時間が非常に複雑になってしまった一つの要因に、それまではいくつかの部品アイテムを積み合わせて運んでいたのですが、納品先からは1パレットに1アイテムにしてくれと要請があり、それに対応しようとする

とパレット数も増えます、効率も悪くなる、時間もかかるというようなことで、悪影響のほうが大きかった。これを元の体制に戻して欲しいという交渉をしていただくという取り組みをしています。そのようなことも含めまして、うまくいけば10分程度の手待ち時間の削減に繋がるということです。

次にケース7でデータの活用により場内作業をスムーズにということで、荷主が大宮製紙株式会社、運送事業者がダイオーロジスティクス株式会社になります。いろいろ書かせていただいておりますが、これについては手待ち時間が長かったことから入庫から出庫までを2時間で終わらせることにより、今までに比べて少なくとも手待ち時間を30分程度までに減らすことを目標にして、その目標に対して何が出来るのかをやっていただきました。これまでも受付管理の仕組みとか商品の管理の仕組みとかバースの確保とかしていただきましたが、それに加えて受付管理のシステムのデータ化、場内作業員を増やす、出荷の指図書をもらせる場所が1カ所にしかなく、それをもろうために手待ち時間が発生していることから複数箇所出来るように変えていただくことを行い、手待ち時間の削減という形で目標を達成できました。

続きまして、ケース8で荷主は自動車メーカーC社になります。これは完成車を運ぶところを対象としました。全国的に完成車を運ぶキャリアカーが不足していると伺っております。部門によっては、同業他社同士でキャリアカーを利用し合っているところもあると聞いております。今回対象とさせていただいたのは、出荷拠点が静岡ではなく千葉にあり、こちらまで完成車を横持ちで運ばないといけない。東海から関東まで300kmあり、この距離をキャリアカーで往復するとドライバーも長時間労働になり、日帰りの輸送ではなくて、行った先で宿泊を伴わないと帰って来れないとのことでした。したがって、日帰りが可能なように真ん中に中継輸送を行う仕組みに変えて、中継輸送の拠点は荷主の方で確保をしていただいたところです。さらにキャリアカーが少ないということで、以下の効率的に車を回すかという点においては、勤務体制の2直化で1台を2人で運行する形で、出来るところから切り替えていくということを行いました。ドライバーにより昼間働くのが良い方、夜間働くのが良い方と特性があって、その適合を上手く組み合わせて出番の活用をしています。

最後、ケース9、朝積みへの変更で拘束時間を短縮ということになります。荷主企業はF社になります。基本は夕積みまでの手待ち時間の発生ということになります。そもそもは夕積みした物を翌朝、関東圏内への配送、長距離もやっていますが関東圏内への配送を対象とさせていただきました。基本的には遠いところから先に積むような形になりますが、そうすると首都圏が最後になってしまい、繁忙期にもなると最後の積込みが10時になってしまう例もあるとのことなので、全部ではないのですが、ルートによって夕積みから朝積みに変更するところをいろいろと取り組んでいただきました。従前からやられていたルールを我々がお手伝いさせていただく中でルートを増やすということを検討していただきました。それから、以前に運送事業者の方からの自助努力を含めてドライバーや他の作業員が積込みを行っていましたが、余りにも長い手待ち時間になるとことからは分担するような形をとり、実際には手待ち時間の短縮、拘束時間の短縮、それから長時間になることによるドライバーの安全に対する不安を取り除くことが出来るのではないかとということで、徐々にこういった取り組みを進めていくということになっております。

以上のようなことで、9事例を駆け足でございますが紹介させていただきました。次年度以降パイロット事業ということで、現場の改善に取り組んでいただいたものを2年ほどやりながら、最終的にはガイドラインの作成を進められていくとのこととお聞きしておりますので、今お話をさせていただいたようなこと、実際には厚労省より委託を受けている部分については、チーフアドバイザー、アドバイザー、事務局の3人体制でお手伝いをさせていただいております。さきほどのスケジュール感にあったような形で実際の取組をしております。

最後になりますが、これまでの9つの事例、神奈川県内でもいくつかの事例を取り上げさせていただきましたが、基本、関東と静岡、愛知くらいまでが去年3年間の対象地域でございました。今年は同じく9つの事例で対応させていただいておりますが、全国幅広く長距離輸送も対象にしていこうという方針もあるとのこと、北海道、仙台、新潟、大阪、福岡、鹿児島あたりを対象とさせていただいております。9つの事例のうち3、5くらいの事例をお手伝いさせていただいております。弊社の方では、社員とOBの方々にも手伝っていただきながら、この業務をお手伝いしているところでございます。来年以降のパイロット事業ということで、少しでも参考にさせていただければと思っております。私からは以上でございます。

【遠藤支局長】

大島様、説明の方ありがとうございました。

労働時間の改善は一朝一夕で進むものではなく、荷主と運送事業者が互いの現状を認識し、共有し改善に取り組まなければならないと改めて感じたところでございます。

ただいまのご説明で、ご確認したい点があればお願いします。

(特に意見なし)

では、私の方から全国展開で長距離のコンサルを行っていますが、今年度の事業の中で、今回お示しいただいた26年度までの事業と異なっているコンサル事業はありますか。

【オブザーバー：大島】

やはり、長距離の部分が比較的割合が増えてきておりますので、長距離の方が地場の輸送に比べて、長時間労働になっている例についてはいくつか散見されています。それと併せて、今回ご説明させていただいたどれもが発側での手待ち時間を如何に排除出来るかというところに終始をしております。当然、問題としては着側で待たされるようなことについても発生しております。しかし、着側には手を付けづらい。というのは、発側から見ると着側はお客様のため、お客様にうちから行ったトラック待たせないでねとは要請しづらいというところがあります。一方、今年の福岡の事例では着時間をしっかり守ってもらって、手待ち時間等がないように周知願いたいというのを出荷側から販売側に要請をしている事例に出くわしております。徐々にそういうことになるのかなあということと、少し長い目で見させていただければ、発荷主は着荷主になることもあるので、発荷主としての問題から、次のステップでは着荷主として物を購入したり、仕入れをしたりという所に目を

向けていただければいいのかなと、まだまだ期待感の話ではございますが。

【遠藤支局長】

ありがとうございます。

発荷主、着荷主側の改善をおやりになられているとのことでございます。

他に何かお聞きしたいところがあればお願いします。

【高橋委員】

今、発荷主ということがありましたが、トヨタではジャストインタイムと言う形があります。要するに着時間を指定してということですが、逆に言えば、発時間を指定してもらう形が一番良いのかなと思います。たしかに朝7時に10台来たら、10台待たないといけないっていうのが、今の現実かなと思います。これは時間を15分毎に区切る、あるいは10分毎に区切る。そのような努力が大変必要かなということと、あとは着の指定で多いのは食品の場合、午前中指定が大変多い。午前中指定となると午前中に70～75%、午後が30～25%となり、そうするとトラックの台数が午前中に集中して必要になってしまう。それが50:50になれば、トラックの台数は減らせるし、ドライバーの数も減らせる。効率が良くなるということではないかなという気がします。配送先の話は先ほどされておりませんが、配送先で我々のドライバーは大変な作業をしています。配送先でフォークリフトを使って荷下ろしをして、前回、車上下ろしや車上渡しの話があったと思いますが、ほとんど、車上渡しということは無いわけです。配送先での状況をかなり改善していかないと、この待ち時間、待機時間は減らないのではないかなという気がします。大手の出荷バースはかなり大型化しており待機時間を改善出来るパターンもあると思いますが、大手だけではないわけですので、出荷倉庫が3カ所、4カ所になる。年間の繁忙期、繁閑の差が激しい業界、飲料業界とかそういったところになると、夏になれば配送の倉庫が、出荷倉庫が3つから4つ、4つから5つになる。そうすると4つから5つ回って、それから出荷しないといけない。それだけ時間がかかってしまう。そのようなこともありますので、さきほど1カ所のところでは改善されたということですけど、常に1カ所で出来るのかというと繁閑の差があると、とてもじゃないけど対応出来ないのではないかなと言ったところで、どういう風にその年その年、毎年毎年、一時一時に対応するのかは大変だなと気がしています。

【オブザーバー：大島】

現場で、見させてもらおうと問題は千差万別なのですが、着先での問題について、我々も提案はさせてもらっていますが、発も着も実際の待機時間を把握出来ていませんので、把握して荷主さんに提示しますと、こんなに待っているのかと驚かれます。待つ時間を含めてルールの中でこなさないといけないという基本的なところが共通理解になっていません。それは、発側であっても着側であっても待ってもらうのが当たり前の世界になっておりますので、その辺はこのような取組みを通じまして、荷主に理解をしてもらえれば結構改善が出来るといういろいろ取り組ませていただいた上での感想になります。

【遠藤支局長】

ありがとうございます。荷主の理解が改善には欠かせないとのこと。

【石橋委員】

今後、パイロット事業者を行っていくうえで荷主及び事業者の選定が必要になりますが、厚労省の委託事業ではどのような経緯で荷主及び事業者の選定を行ったのかわかる範囲で教えて欲しい。

【オブザーバー：大島】

一つは、地元で積極的に協力を得られそうな荷主のところに行くケースが大概だと思う。

その中で、調達の物流から出来上がった物の配送の物流まで、いろいろな部分があるので、その中でどこを対象にするかは荷主に判断していただきます。要は出荷だったら出荷の部分で、そこに入り込んでいる運送事業者のうち、どこを選ぶかも荷主に選んでもらうケースもあります。輸送協議会や協力会で10社、20社入っている場合もある。その場合、10社全部入れてくれという話になると、1回目や3回目は10社全部入ってもらって、その中で、チェックリストで実態を見て、問題の大きい所をピックアップして、その運送事業者に更に協力をしてもらって、実態を把握して改善を行う。そのような方法で絞り込みをしていく。我々もその中でお手伝いをさせて頂いています。

【事務局：杉山】

労働局の私のほうで補足の説明をいたします。

具体的にどういう事業を選んでいるのか、率直な流れを説明しますと、本省の方で本事業を年間9事業ほど進めることとしております。まず、この地域、この地域、この地域と地域を決めてから、9事業をピックアップしましょうと大きな流れを示されます。その後、地域の各労働局が、本省の指示を受けまして、その地域で一番適している事業所がどこかということを選びます。具体的にどのような集団を選ぶのかになりますが、先ほどご説明しましたとおり、1社だけの話ではなく、発注者、元請け、下請けトラック事業者を一つの集団とし、集団でこれを直していこうとする事業になります。発注者が主となり、発注者の中でも協力会のようなものがあり、元請け、下請けを含めた大きなグループと話し合い、どのグループが一番改善を行っていきたいのかという話をします。

どの発注者を選ぶかになりますが、積極的な取組がある、まずはそういう企業を選ばしていただいております。いろいろな各監督署や現場の人間から話を聞きまして、この事業者は、非常に物流、それからトラック輸送の効率化・合理化に熱心である、既に具体的に取り組んでいるという事業者の話があった場合は、お伺いして本事業の説明をして、「日通総研というアドバイザーが1から10までいろいろな説明をして頂けます。今回、そのような事業を行うのなら1年間、無料でアドバイスをしてもらえるのでどうでしょうか。」と説明をしまして、始めからやる気のあるところは「それならば、ぜひやらせてください」となり、お話が決まると具体的に協議会はどのようなことをやっていくかを少し詰めながら、細かい話になってきたら日通総研にお受けさせて頂いて、そこで詰めていただく。

そのような流れでやってきました。

【遠藤支局長】

ありがとうございました。本日、大島さんから頂きました好事例の取組を次回の協議会に反映させて行きたいと思います。

大島さん、ありがとうございました。

続きまして、議題の3、その他になります、何かご発言等あればお願いします。

【事務局：杉山】

お手元の資料の中で、見開きのリーフレット、女性活躍加速化助成金のご案内について説明させていただきたいと思います。昨今、トラックの女性ドライバーの活躍がマスコミ等でも放映されて話題になっております。しかし、ドライバー不足は前回の会議でもいろいろなところからご指摘いただいております。もちろん、男性のドライバーの増加は必要ですが、女性ドライバー、女性事務員を積極的に投入していこうという会社におかれましては、今紹介しました助成金が一助になるのではないかと思います。

こちらのお手元の資料を見て頂ければと思います、大きな括弧書きの下に書いてあります通り、こちらの助成金は28年4月に施行予定の女性活躍推進法の施行に併せまして新たに設けられた助成金になります。具体的な内容につきましては、女性活躍推進法では労働者が300人を超える事業者、こちらにつきましては、女性の採用比率を公表させる。女性の管理職の占める割合を公表させる。そのようなものを書き込んだ行動計画を作る。これが義務化されます。また、作ったものをホームページその他で公表する、こちらの方も義務化されることになります。300人超で区切りをしていますが、この助成金は300人以下の事業者におかれましては、このような行動計画を自主的に立てて公表する。この行動計画に基づいて何らかの取り組みをしていただければ、助成金として30万円支給させていただくことになります。金額的にはさほど大きくございませんが、そのような助成金でございます。これが加速化Aコースになります。併せて、この取り組みをした結果、一定の数値目標を行動計画に盛り込んでもらうことになっておりますが、数値目標をクリアした事業者におかれましては、+上乗せ30万が支給される形になります。こちらは、Nコースとなり、両方された場合はANコース、併せて60万が支給される助成金になっております。なお、Nコースにつきましては300人超の会社はAコースでは対象になりませんが、Nコースは数値目標を超えた場合支給されるため、30万の助成金の対象になりますので、積極的にご活用いただければと思っております。なお、本助成金の取扱い、相談窓口につきましては、神奈川労働局雇用均等室が担当になります。こちらの連絡先はリーフレットの一番最後の面を見て頂ければ、それぞれの各都道府県の雇用均等室の電話番号が書いております。こちらの電話番号を参考に気兼ねなく問い合わせいただければと思っております。

【遠藤支局長】

ありがとうございます。

女性の活用は今後重要になっていくと思います。女性の支援制度がありますのでご活用

になりたい場合は労働局雇用均等室へ問い合わせいただければと思います。

雇用の話が出ましたので、トラック協会としまして雇用の確保に関する取り組みを第1回協議会でも伺っておりますが、8月以降の取り組みにつきまして、トラック協会の方から何かお話しいただければと思います。

【石橋委員】

お手元に「人材確保の対策の取組みについて」の資料と新聞記事を配布させていただいております。資料を開けてもらいますと、人材確保の対策の取組みということで、私たちは2年くらい前から物流出前授業をしております。ここにありますように9月2日、10月19日にそれぞれ、神奈川工業高校、横須賀工業高校の2校に出前授業を行っております。これは、交通安全教室と抱き合わせで行っておりまして、教育委員会、学校のご協力を得まして行っております。9月2日は全日制と定時制があり、両方の生徒がおられますが、全日制機械化2年生76名、定時制普通科3年生30名、10月19日は全学科3年生35名の生徒に対して、物流業界の説明をしたあとに、大型のトラックなどを学校の校庭に持ち込みまして試乗していただく形で業界のことを良く知ってもらいたいことと併せて、実際のトラックに乗車したり、触れる経験を高校生にしてもらいました。それから、ドライバーの方に生徒から質問をしていただくようなことを、この出前授業の中の一環として、行っているところでございます。2枚目には、実施の状況ということで生徒にアンケートを取っております。これによりますと、授業の内容について大変良かったという回答を頂いているところです。それから、3ページ目になりますが、将来取得したい免許についても回答いただいております。普通免許は159ですが、後ろに赤字で書いてあります、中型免許や大型免許を取得したい生徒の数字も出ておりまして、大変良い結果を得られたと思います。それから、下の質問の運輸関係の仕事やトラック等のドライバーを将来就きたい職業として考えているかということについて、「考えている」が18人もいました。もう一つ「わからない」が84人いましたが、この辺の生徒をもうちょっと「考えている」の方向に、引っ張ってこられたら良いなと思っております。次に4ページ目になりますが、トラック輸送という業界やドライバー業務に関してのイメージを聞いております、赤字で書いておりますが、女性が働きにくいのではないかとことを答えている生徒がいますが、流通を支えているということを意識している生徒が多くいました。それから、労働時間が長いとのこととして、ドライバーと長く話しをしている中で、ドライバーも実態をいろいろと正直ベースで話していただいた中でのことかと思いますが、こういう出前授業を続けていく中で、徐々にこの辺のところが改善されていけばと、また、この協議会で長時間労働を改善出来る方向性が見えればこの辺のイメージが改善されていくのではないかと大変期待しております。

次を開けていただきますと、ドライバーにどのような質問をしていたか聞いてみましたところ、やはり給与はどうか、労働条件はどうかとか、こういったことを生徒なりに聞いておりました。特に、定時制の生徒は職業を抱えながら、学校に行っている状況もありますので、次の職業としてドライバーを考えている人も相当数いるように見受けられました。そのようなこともあり、定時制の生徒は労働条件については特に興味を持っていました。6ページ目は新聞にも載せていただきましたので、その記事になります。

次に7ページ目になりますが、出前授業とは別に短期的にドライバーが足りないことへの対応としまして、かねがね、労働局を通じてハローワークに面接会みたいなものを作ってもらえないかと相談をしておりました。この面接会も他の業態と一緒にやりますと、どうしても運送業界のブースには人が入っていただけないことが多いものですから、ぜひ単独でやらせていただきたいとお願いし、ようやくハローワークにご理解いただきまして、試行的に運送事業だけの面接会をやりましょうとのことで、11月17日、24日、27日と3つのハローワークにて行いました。求人社は11社、求職者は10名おりました。もう一つ特徴的なこととして、トラック業界について聞きたいこともあるだろうからということでトラック協会の職員がそうしたことの質問を受けられるブースを作り対応したところであります。この辺については、6名の方から質問があって、結構真剣に聞いてもらえたとのことで、ハローワークからもこのような取組みは非常に良いのではないかと評価を受けているところです。この面接後、全部は確認を取れてはいませんが、既に2名の方が採用されております。出前授業は中期的なもので、将来運輸業界に入ってもらえるような生徒、若い人達に対して取り組んでいく一方で、こういう短期的で直接的な面接会を行い、この2つを軸に今後工夫を加えながらやっていきたいなと思っております。

最後に新聞記事があります。物流ニッポンの方でこの間インタビューを受けました。私どものほうから、今ご説明したような内容をお答えしました。私たちの取組みがまとめられていて、まとまった形で記事になっております。この中でも、短期的にはハローワークの協力を得ながら始めた面接会をさらに行っていきたい。中期的には出前授業の形で将来業界に入ってもらっていただくことを想定して若い高校生など若年者への働きかけをして行きたいなということをこの記事のなかでも述べさせていただいているところであります。後ほど、お読みいただければと思いますのでよろしくお願いします。

それから、お手元にDVDを配っております。これは業界のPR用に作成したものであります。これは関係のところにもお配りしておりますが、神奈川県に5つの大型の教習所があります。教習所の待合のところで、これをモニターテレビで流していただいて、教習生の方、教習の間の待ち時間の時にこの映像を見ていただき、少しでも業界のほうに興味を持っていただいて、免許を取ったあと、ぜひ協会のほうに問い合わせしてほしいということで、そうした取組みも行っております。後ほど、お帰りになりましたらぜひご覧下さい。

【遠藤支局長】

ありがとうございました。

今後も引き続き、人材確保に向けた取組みの方をお願いします。

行政側も労働局、運輸局ともにご相談いただければ、様々な点でご協力していきたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

【事務局：三上】

参考までに一点情報提供させていただきます。お手元に配布してあります「トラック輸送状況の実態調査の回答数について」をご覧ください。

これは、国土交通本省の貨物課が今月の1日にプレスリリースした資料であります。第

1回の協議会においても説明させていただきましたが、実態把握のために各都道府県で20以上の事業者から100ドライバー分の実態調査をする。東京、愛知、大阪、北海道につきましては30以上から150ドライバー分の回答を回収目標としており、回収の具体的な目標数は下に記載されておりますが、事業者数980社、ドライバー用は4900名の回収目標としていたところ、事業者用の調査票では、1,252事業者分、ドライバー用調査票では、5,609ドライバー分と回収目標を非常に上回った調査結果が回収できたところであります。

裏面では、各都道府県毎の実態調査票の回収状況が出ております。神奈川県では、ほぼ予定通りということで事業者用としましては、105%で20社のところ21社回答いただいたところ、ドライバーにつきましては100%全て回答いただいたというところです。ご協力いただきました事業者及びドライバーの皆様に対しまして、この場をお借りして御礼申し上げます。

また、本調査結果等につきましては、現在集計作業中でありますので、年明けの第3回協議会の席上で公表させていただきたいと思っております。以上でございます。

【遠藤支局長】

実態調査の状況説明ありがとうございます。

第3回の中央協議会を開くのはいつ頃ですか。それを受けて、地方の実態調査の結果が出てくると思いますので。

【事務局：三上】

1月に開催することを中央は予定していると思いますので、それを受けて3月頃を予定しております。今後、調整していくことになると思いますが、その辺を予定しております。

【遠藤支局長】

ありがとうございました。

ただ今の説明、実態調査の進捗状況ですので、特段、質問はないかと思います。他に発言は、ございますか

【片岡委員代理】

ご案内の通り、トラックドライバー不足が深刻な事態になっております。

神奈川県としましても、経済活動全般に大きな影響が出かねない状況と認識しております。

先ほど、ご説明のありましたトラック運送業に特化したハローワークにおけるドライバー確保のための合同説明会、こちらを継続的に開催していくことが重要だと考えています。

また、トラックドライバーのための雇用関係の助成金の創設が必要ではないかと考えています。例えば、厚生労働省が所管する建設労働者確保育成助成金の制度がございますので、こうした制度にトラック運送業も加えるなどの検討も必要ではないかと考えております。いずれにしても、取引環境・労働時間がトラックドライバーにとって魅力的なものになっていく事が重要だと考えております。神奈川県としても皆様方と連携して取組み

たいと考えております。

【亀崎委員】

私は労働組合ですので労働者の立場から少し意見を申したい。手待ち時間の解消を始め、取引環境の改善については総労働時間短縮の観点から、まさに望ましい大事な取組だと思っています。しかし、私どもの立場としては、一方で「労働時間が短くなりました。その分賃金が下がりましたね。」ということになりますと、取組みについてもう少しきちんとした取組みを求めたいと思います。長時間労働で低賃金が業界における問題点とすれば、平行して論議していただきたいと思います、現行の賃金水準、私どもの運輸労連で7770名の証言という事でアンケートをとった結果ですが、関東エリアにおいて、51%が年収300万円台ということが明らかになっております。賃金水準低下を招いている要因は様々ありますが、一つには一運行いくらといった出来高制、運行歩合中心の賃金体系にあると思っておりますし、さらにひどい事象を申しあげれば労働者と業務委託契約を結ぶ事によって、雇用関係を隠蔽し、個人事業主とすることで労働者制を否定する。いわゆる偽装雇用もしくは個人償却制が未だに散見されている実態があります。偽装雇用について詳細は申しあげませんが、会社としては社会保険料の会社負担を免れることになりすし、一方で労働者にとって見れば国民健保、国民年金への個人加入による負担の増加、労災保険、雇用保険については適用外、労基法の解雇制限や解雇手当もないといふかなりひどい労働条件になるということを余儀なくされる。これら事業者が運輸業界には横行していました。一時200万人を超えと言われました偽装雇用も2006年のアイオー総会にてかなり厳しく糾弾され、以降は問題が表面化され2007年に厚労省が局長通達を出しました。それ以降、労働行政の総務的タスクによって表だって、減少してきましたが、姿形を変えながら、まだ根絶されている状況ではございません。その一つが個人償却制度になります。これは雇用関係を維持しながら、個人の売上高からトラックの車両代金、デジタコ、タイヤ代金などの月賦分、自動車保険、貨物保険の掛け金、軽油代、高速代、事務手数料などを本人に負担をさせる制度です。例えば、病気や事故で売上げがなくても月賦や保険料は差し引かれます。労働日が少ないと給料がマイナスになるという信じられない事象も報告されています。実際に運輸労連の相談窓口では一月8万5千円の支払いを会社から求められているという事例が報告されています。これは明らかに平成11年の基発168号の改善基準通達に違反していると思っておりますし、このような劣悪な労働時間管理を全くされていない事業者が存在している事実であります。これは身体心身疾患といった労働災害が運送業において非常に高いということもありますし、何よりも安全な輸送の確保、交通事故防止という観点からもきわめて深刻な事態だと認識しております。年明けの協議会としてパイロット事業を検討するにあたっては、ぜひ賃金の実態調査も平行して行っていただきたいと思います。併せて、賃金水準の改善の必要性について、私どもとしては訴えていきたいと思っておりますし、そのことによってすぐに賃金が上がるとは思っていませんが、ぜひ皆さんにご理解をいただきたいなと思っております。

【遠藤支局長】

ありがとうございました。労働者側からのご意見ということでお受けをいたしました。

他に何かご意見はございませんか。特段ございませんので、議題の方はこれで終了とさせていただきますと思います。

次世代を担う若者がトラック産業に興味を持ち就職いただくよう、本協議会において職場環境の改善策を検討し、実証実験を行い神奈川県におけるガイドラインを策定して参りたいと思いますので、引き続き皆様方のご協力をよろしくお願いしたいと思います。本日は円滑な議事運営のご協力いただきありがとうございました。

マイクを事務局にお返しします。

【事務局：青木】

皆様、長時間にわたるご議論を頂きありがとうございました。

本日頂きましたご意見、実態調査結果等を踏まえて、来年度に実施する予定のパイロット事業につなげていきたいと考えております。

また、次回の開催につきましては、中央協議会開催後の3月頃を予定しておりますが、日程等につきましては、追ってご連絡させていただきますのでよろしくお願い致します。

本日は、誠にありがとうございました。

以上