

## 第3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28年3月15日(火)13:30~14:30

#### 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

中尾 芳孝		日産自動車株式会社
斉藤 康浩		株式会社日新
刑部 佳英		全農物流株式会社
伊澤 進	(御欠席)	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	(御欠席)	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
望月 博巳	(代理出席)	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)	厚生労働省神奈川県労働局
菊池 泰文		厚生労働省神奈川県労働局
石澤 龍彦	(代理出席)	関東運輸局局長
遠藤 恭弘		関東運輸局神奈川県運輸支局
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3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、私が努めさせて頂きますので、何卒よろしくお願い申し上げます。

では、本日まで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、委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、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 石澤次長より一言ご挨拶申し上げます。

#### 【石澤次長】

関東運輸局次長の石澤でございます。

本日はお忙しい中、委員の皆様には、お集まり頂きましてありがとうございます。

関東運輸局管内においては、昨年7月に各都県に地方協議会を設置し、今日で3回目の協議会開催となりました。

本日の協議会では、議題にあります通り、「トラック輸送状況の実態調査」の結果と、来年度に実施を予定しているパイロット事業について、事務局よりご説明させていただき、ご意見をいただきたいと考えております。

前回の協議会において日通総研の大島様から荷主企業と運送事業者の協力による改善事例の具体的な取組事例をご紹介いただき、そういったことも参考にしながら、先ほど申し上げました通り、いよいよ来年度から2年間かけてパイロット事業を実施することになっております。荷主と事業者がパートナーシップを組み、トラックの待ち時間の短縮など、物流のシステムをいかに無駄のない効率的なものにしていくのかという物流の構造改善にもつながる大変重要な取組でございますので、本協議会を活用しながら、是非、取引環境・労働時間の改善を図っていただきたいと思っております。

本協議会につきましては、一般論ではなく、なるべく具体的に地域性や荷主の業態等の特徴を考慮して、荷主、事業者等関係者と協議を進めて取引環境あるいは労働時間改善につなげていきたいと思っておりますので、委員の皆様からの忌憚のないご意見を賜りますよう、どうぞよろしくお願いいたします。

#### 【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。

それでは、配付資料を確認させていただきます。

上から、議事次第、委員名簿、配席図、資料1、資料2、資料3、資料4、資料5、資料6、参考資料1、参考資料2、新聞記事の写しを配布しておりますので、不足等ございませんでしょうか。

不足等ございましたら、会議途中で結構ですので、事務局に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】**

ここから、議事の進行を務め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参りますので、皆様のご協力をよろしくお願いいたします。

それでは、次第に基づき進行させていただきます。最初に議題1の「トラック輸送状況の実態調査結果について」について、事務局よりアンケート調査結果の説明をお願いします。

**【事務局：三上】**

神奈川運輸支局の三上と申します。本日はよろしく申し上げます。

それでは、議題1のトラック輸送状況の実態調査結果につきまして、ご説明させていただきます。まず、お手元に配布しております、資料1トラック輸送状況の実態調査（神奈川県版）結果概要をご覧くださいと思います。

それと併せまして、お手元に参考資料1としまして、トラックドライバーの労働時間等のルールの概要【参考】を配布しておりますが、これは改善基準告示等のルールを示したものでありますので、これから説明します調査結果の概要とあわせて、ご確認頂ければと考えておりますのでよろしくお願い致します。

それでは、資料1結果概要の3ページをご覧くださいなのですが、この3ページ目には回答ドライバーの概要と回答事業者の概要という2つの概要が書かれておまして、まず、ドライバーの概要になりますが、真ん中の棒グラフを見ていただければ解ると思いますが、年齢構成としては、30代～50代の方が中心に回答いただいております。

それと、回答事業者の概要ですが、一番左の円グラフを見て頂ければ解りますが、回答事業者の保有車両台数は21～50台が45%を占め、次に51～100台となり30%を占めています。回答事業者の平均の保有車両数は真ん中の棒グラフにあります。全車種計で47台となっております。ちなみに、全国版の保有台数の平均は57.8台となっております。

次に4ページをご覧ください。4ページ目におきましては、ドライバーの拘束時間の概要となっております。左上の棒グラフになりますが、まず上の棒グラフが手待ち時間のある運行の内訳、下の棒グラフが手待ち時間のない運行の内訳となっております。

まず、上の棒グラフの手待ち時間のある運行を見ていただきたいのですが、ここで、赤帯で示しております1時間45分が平均の手待ち時間であり、これはあくまでも手待ち時間のある運行のみを集計した場合の平均が1時間45分というような状況でございます。続きまして、グラフの横に平均拘束時間を記載してありますが、手待ち時間のある運行につきましては、手待ち時間がある分、手待ち時間がない運行と比較しまして、約1時間拘束時間が長いという結果になっております。神奈川県版では1時間ですが、全国版では約2時間近く、1時間53分、手待ち時間がある運行のほうが長くなっております。

次に、右上の図ですが、走行距離帯別の平均拘束時間を示しておりますが、走行距離500km以下の短・中距離の拘束時間が11時間台であるのに対しまして、500km超の長距離では14時間台と走行距離が長くなれば長くなるほど拘束時間も長くなっているとい

う調査結果となっております。これにつきましても、500km超の長距離におきます、全国版に関しましては16時間超というような拘束時間になっているという結果が出ております。また、輸送品種別の平均拘束時間では、米、生鮮食品などの農水産品や再生資源、また、廃棄物などの排出物で長くなっております。

続きまして、5ページをご覧ください。こちらは、ドライバーの拘束時間等の分析ですが、まず、1運行の拘束時間が13時間を超える運行が全体の27.8%となっております。一番上の全体というところのオレンジ色の帯と赤い帯を足すと27.8%になりますが、全国版では36.6%という状況になっております。また、16時間を超えるものが3.2%という状況でございます。そこにつきましても、全国版では13%にという状況になっております。それと、16時間超えを見ますと、中型車で多く見られ、走行距離帯別で見ますと長距離が、輸送品類別では13時間超えの割合では米、生鮮食品などの農水産品が多いものの、16時間超えになりますと再生資源、廃棄物などの排出物で高い傾向となっております。全国版では大型車に多く見られます。長距離であることは神奈川県版と変わらず、輸送品種別では、米、生鮮食品などの農水産品が16時間超えと多い結果になっております。

続きまして、下の休息期間、休日の取得状況では、調査期間中の7日間で休日がなかったドライバーが全体で7.5%という状況でございます。全国版では9.8%という状況でございます。普通車の割合が高くなっております。

続きまして、その隣の連続運転時間の4時間超えの割合につきましては、トレーラが多く、また、長距離の輸送が多い、さらにセメント、ガソリン、医薬品などの化学工業品で高い傾向となっております。ここにつきましても、全国版では大型車、長距離、米、生鮮食品などの農水産品が高い傾向になっております。

続きまして、6ページをご覧ください。同じく拘束時間等の分析になりますが、ページ下の荷主都合による手待ち時間の発生状況が記載されておりますが、発荷主及び着荷主ともに平均で約1時間程度の手待ち時間となっております。ここは、全国版に置き換えまして同じような時間ということでございます。また、右下の表を見ますと、時間指定がある場合に比べて、時間指定がない場合のほうが手待ち時間が長くなっております。全国版に関しましては同じような状況が見受けられるという状況になります。

次に7ページをご覧ください。荷役の書面化及び料金の收受状況ということでございますが、荷役の書面化が63.2%である一方、事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものが7.5%あるという状況でございます。荷役の書面化につきましては、全国版では神奈川県版に比べまして低く、58.2%で、逆に事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは全国版では9.5%と神奈川県版より多くなっております。それから、料金を收受できているものにつきましては、書面化しているもので78.9%ということで、運賃とは別に收受している場合もあれば運賃に含んでいる場合を併せて78.9%という状況で、全国版では71.2%という状況です。

それから、事前に口頭で依頼されているもので93.6%、これが全国版ですと54%とかなり低い状況となっております。

また、事前連絡がなく、現場にて荷役を依頼された場合には、100%荷役料金が收受出来ていない状況となっております。

続きまして、8ページをご覧ください。荷役、附帯作業の発生状況についてですが、荷役作業の発生割合は、発荷主で47.8%、着荷主で52.2%という状況で、若干、着荷主側の作業が増えているという状況であります。全国版を見ましても、発荷主が40.8%、着荷主が59.2%ということで、やはり着荷主側での荷役作業が発生する割合が高いというような結果になっているところでございます。

続きまして、9ページをご覧ください。ここでは、事業者への調査結果となっております。右のドライバーの不足状況についてご覧ください。全体の68.4%がドライバー不足を感じており、保有車両数が多ければ多いほど不足感を強く感じている状況となっております。全国版を見ましても同じような傾向でございまして、ドライバー不足につきましては、68.8%の方がドライバー不足を感じている状況、また、車両が多ければ多いほど不足感を感している状況というような状況となっております。

また、不足している場合の対応についても、下の表になりますが、下請け、備車で対応が76.9%、全国版では78.4%とほぼ同じような数を占めております。一方で対応できず輸送を断っているケースが30.8%、全国版では47.7%と半数近いところを占めている状況になってございます。このトラック輸送の実態調査の結果につきましては、概要版を説明させていただきました。より詳細な部分につきましては、参考資料の2でお配りしております、トラック輸送状況の実態調査結果（神奈川県版）がございまして、後ほど細かい部分につきましては、ご確認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した。

実態調査の結果を説明いただきました。

説明いただいた調査結果より、手待ち時間について、4ページのところになりますが、5割以上の割合で手待ち時間が発生している状況にあります。また、荷役の関係で1運行における荷役作業時間、4ページの手待ち時間のところの左上のグラフを見ますと、平均で3時間ほど荷役作業が発生しておる状況でございまして、荷役作業の中で、書面化を約6割の事業者が行っている状況で、2割を超える事業者が、荷役作業の実費を荷主より収受していないことから、貨物運送業界の厳しい現状が改めて浮き彫りになったと思われま。

また、荷役に伴う費用を荷主より実費として収受していくことが、労働条件の賃金の改善につながると思われま。

また、9ページのドライバー不足状況の結果を見ますと、車両数に関係なくどこの規模の事業者でも労働者が不足していると思っておりましたが、実態調査の結果を見させていただくと、20両以下の小規模の事業者だと、まだ不足まで至っている実感のない結果となっておりますが、やはり7割近い事業者の方が労働者不足しており、荷物も断っている状況が発生していることが実態調査の結果に現れており、国民の生活を確保していくためにも、運送事業を今後も継続していくためには、運転者確保に向けた様々な取組み、トラック協会にて行っている高校説明会や出前授業などの実施が不可欠ではないかと思ったところでございまして。

私のほうでアンケートの説明を受けたところで、調査結果について気づいた点を述べましたが、委員の方々でお気づきの点があればご発言をお願いします。

今の説明を受けて、この場で調査結果を見て、意見を述べるのはお答え辛いと思います。お帰りになってから、詳細版もありますので、調査結果をご覧になって、結果についてわからない点など、確認したい項目がありましたら運輸局、労働局の事務局まで電話、メールでも結構ですのでお問合せ下さい。そのご意見を事務局の方で皆様にこういうご意見があったとフィードバックいたします。

皆様、よろしいでしょうか。何かお気づきの点があれば事務局までお願いします。

続きまして、議題2「パイロット事業について」、事務局より説明をお願いします。

#### 【事務局：杉山】

神奈川労働局監督課の杉山でございます。私からパイロット事業の説明をさせていただきます。使用させていただく資料は資料2から資料5になります。

まず、資料2、3をご覧下さい、パイロット事業の実施スキームの枠組み、それから実施内容につきましてご説明いたします。

こちらのほうの内容につきましては、前回、第2回協議会におきまして、24年度から実施しております、厚生労働省委託事業トラック運転者労働条件改善事業とほぼ同じ内容になっております。こういった内容は、第2回協議会にて受託事業者の日通総研の大島様より事業概要、それから取組の成果についてご説明させていただきましたが、こちらの内容とほぼ同様のことをパイロット事業で行っていくというものでございます。改善事業は委託事業として実施してきたものでございますが、これを各都道府県のトラック協議会において都道府県毎に実施していこうというのが、本パイロット事業になります。協議会におきましては、パイロット事業をやった中で、実際にアドバイザーがいろいろと中を見させていただいて、それを改善、合理化を図れないかというのを、その中で成果の出たもの、やって見たけどさらなる課題が出た、こういうものをとりまとめさせていただき、中央の協議会に報告、中央の協議会ではこちらの情報に基づき、最終的にはガイドラインとしてとりまとめる。このような大きな流れのもと行うのが、パイロット事業になります。

パイロット事業のイメージとしましては、右下にスケジュールとイメージ図が書いてあります。おおまかに、こちらのスケジュール通り進めていく予定にしております。4月に対象集団を決定し、対象集団に対して、協議会から選任しました専門のアドバイザーの方がアンケート調査等を使いまして、まず現状の分析を行います。今、どのような状態にあるのか、洗い出しを行います。そのあとに打合せ協議会を何回か開き、7月から8月には現場に足を運び、実際の物流経路、手待ち時間、荷役作業の中でより合理化出来るところはないのか、やり方次第ではもっと短縮して、それぞれにメリットのあるやり方があるのではないかとこのところを調査させていただく。それに基づきまして、一定の改善方法をアドバイザーが示し、その方向性で1回改善してみようというのを秋くらいに実際にやってもらう。そして、成果が上がったものについては、こういった観点から成果があがったということをとりまとめさせていただく。実際やってみたが、こういった課題があり、ここを解決しないと更なる合理化は難しいという改善点が見つかった場合は、その点をとりまとめ、本協議会にご報告させていただくことになります。そして、各委員のご意見をいただいた後に、中央の結果をご報告させていただきます。そのようなスケジュールで28年度、29年度を考えています。

具体的なパイロット事業の対象集団のイメージになりますが、まず、発注者、実際に物を運ぶ元請け及び下請けのトラック事業者、第2回で説明いただきました改善事業では、発注者、元請、下請けのグループで回していく、その中で改善していくスキームでしたが、パイロット事業では、もう一つ加わりまして、さきほどの実態調査でご説明もありましたが、手待ち時間、荷役時間等につきましては、発注者側だけではなく、着荷主の改善、合理化をさらに図っていかないと、全体としては減らないという結果が出ております。そのため、パイロット事業につきましては、発荷主だけではなく着荷主も入れたかたちの対象集団という形で行います。ただ、スキームとしましては、アドバイザーが全体を見せていただいて、アドバイスをしてもらい改善を行うという流れでやっていきます。

つぎに、パイロット事業の実施方法、誰がどのような形で行うかを説明させていただきます。本省から示されている実施方法の枠組みとしましては、大きく2つの手段を使ってこちらの事業を進めていくことで示されております。1つは、厚労省委託の労働条件改善事業、24年度から行ってありますが、28年度も行います。この改善事業を使用して、パイロット事業として位置付け、改善事業の中に着荷主も含めてパイロット事業として行う方法、もう一点は委託ではなく、各都道府県の協議会に予算が下りてきて、各協議会毎にアドバイザーとかアドバイスをを行う専門家機関を選任する、その中で、同様のパイロット事業を進めていく。内容としましては、1番の委託事業を活用する方が、今までの実績もあり、中央でアドバイザーを定め、信用の出来るところに委託する、それを直接活用出来るので非常に有利でございます。現在、事務局にて厚労本省と調整を行っており、現在のところ、改善事業を活用する方向で内諾を頂いております。ただ、4月から委託事業が行われ、4月から対象集団の決定になりますので、更なる調整を進めていきたいと考えております。

次に、28年度、29年度に神奈川で対象集団をどのようなところから選んでいくかについて、事務局の考え方をお示ししたいと思います。資料2の左下をご覧ください。①、②、③とA、Bの集団があります。神奈川におきましては、28年度にはA集団を一つ、29年度には別の集団、B集団を一つと、1件ずつ実施する。こういう方法を活用させていただきたいと考えております。この対象集団の選定については本省より統一的な通知があり、その中で大きく2つの指示がございます。1つは、実態調査、とくに長時間拘束の問題がある、そのような改善すべき点があるトラック事業者を選ぶべき、もう一つは、それがあるところは全ての集団、どこでも良いのではなく、1年間と限られた中で、成果をだせる発荷主、元請、トラック事業者が、現時点では長時間拘束等の問題があっても、会社自体がしっかりしており、地域のリーディングカンパニーでもある発注者でもある。そのような改善が大いに期待できる。そのようなところを選んでいきたいと思いますということが示されております。神奈川におきましても、さきほどの実態調査の結果から全国からは多少有利な数字が出ておりますが、以前、長時間の拘束、手待ち時間、荷役時間で時間をくわられていって、全体としての時間を圧迫している傾向は同様に出てきている。神奈川におきましても改善基準の拘束時間を超えている事業者について、トラック協会、運輸支局、労

働局の各データを使いながら、選定をさせていただく。併せて、改善の可能性が高いところとして、地域のリーディングカンパニーであられる企業、トラック事業者についても、Gマークを取っている会社、そういう事業者を総合的に選定、精査させていただいております。具体的な候補者については現在、鋭意精査中でございますが、本協議会におかれましては、4月の開始に向けて、選定方針の考えたでよろしいか、併せて、具体的な対象集団につきまして、事務局にご一任いただきたくませうでしょうか。そちらについてお図りをさせていただきたいと思ひます。

**【遠藤支局長】**

パイロット事業についての説明ありがとうございます。

対象集団の決定について事務局に一任との提案がありました。

一任については後ほど協議会としての考え方を整理したいと思ひます。

まず、説明いただいたパイロット事業についてご確認したい事があればご発言願ひます。

例えば、厚労省の事業と調査請負事業があるとのお話がございましたが、2つの事業の違いはありますか

**【事務局：杉山】**

先ほどの説明でも少し触れましたが、厚労省事業については、全て中央のほうで全国の改善事業を行う事業者を一括して委託します。各都道府県でこれを受けるところは、中央で示した委託事業者を直接活用が出来る。24年度から行ってきたスキームを直接利用させていただける。そういう意味でやり方が非常にわかりやすい、ある程度どのように進めていけば良いかの予想が付くという状況でございます。

一方、国交省事業は一言で言うと予算だけが下りてくる事業でございます。中身については各都道府県の協議会にて決めることとなります。スキームの参考としては、厚労省の委託事業を参考として、それぞれがアドバイザーを見つけて委託するという違いがございます。

**【遠藤支局長】**

そうしますと、神奈川では実績のある厚労省事業を行えるように要望をあげていくとの話がありましたが、委員の皆様、協議会としまして、支援を受けるにあたって、厚労省の予算を使用するやり方を押していきたいとのことで、運輸支局、労働局から上局の方へ意見を上げさせていただきたいと思ひますがよろしいでしょうか。

…委員異議なし…

皆様、ご反対の意見がないので、先ほど事務局よりお話のありました厚労省の改善事業で実施したい旨の要望を伝えていただければと思ひます。

パイロット事業への支援費の予算は決まっておりますか。

【事務局：杉山】

厚労省が20件分で総額5千万円、国交省が27件分で総額3千8百万円となっており、単価的には、厚労省の方が高い予算が付いております。

【遠藤支局長】

これに上限があるのですか。もしくは、一つの事業の目安はありますか。

【事務局：杉山】

まだ、情報は入っておりません。

【遠藤支局長】

中央協議会において、厚労省の事業、各都道府県の事業と決めると聞いておりますが、やはり中央で全て決定するのですか。

【事務局：杉山】

厚労省と折衝しているところの回答から申しますと、ある程度内諾はいただいておりますが、具体的な委託の実施開始日は4月1日以降になります。そこから、事業を開始して、20集団をふおの府県にするかを割り当てて、その後に、その府県の対象集団をどこにするのかを決めますので、4月中旬以降になってしまいます。具体的にはその辺りで始めて決定すると思います。もちろん、事前に調整をしておきませんと乗り遅れてしまいますが、具体的に決定するのは4月中旬以降になります。

【遠藤支局長】

長時間労働のポイントを3つほどご説明いただきましたが、まだ一概にこれだとは言えないと思いますが、手待ち時間の削減とか、荷役作業の減少とか、中間地点の荷物の積み卸しによる時間削減など、いろいろ候補的にはあると思いますが、現在、事務局として考えていることはありますか。

【事務局：杉山】

再度、資料の5をご覧ください。着眼点のポイントという資料になります。

神奈川におきましての実態調査の結果をふまえ、運転時間や拘束時間、手待ち時間、荷役作業の合理化、この3つが神奈川での着目すべき点だと考えております。これを具体的にパイロット事業において実施するにあたっては、運転時間をどのような形で、例えば途中で中継地点を設ける、事業者を変えるなど様々な方法がございますが、総拘束時間の短縮をどのように図るのか、あとは、手待ち時間、実際に着荷の指定が無い場合、行ってから長時間待たされる。そこを合理化を図れないのか、あとは荷役作業についても、少し書面化等が図られていない場合は、そこを直していく、図られているところでも、時間が一定以上かかっている場合は合理化を図れば短縮出来るかという、大きく図れば3つの観点でパイロット事業はやっていきたいと考えております。

【遠藤支局長】

私の方から事務局に先にご質問いたしました、委員の方でパイロット事業内容についてご意見があればお願いします。

実際に、日通総研の大島様から委託事業のご説明を受けておりますが、事例集を先に厚労省の方で冊子として作成しております。その例にならっていくのか、神奈川として実証実験を行って行って、好事例となるような、事例を作っていけたらと考えておりますので、何かパイロット事業のご関係で、ご確認したい点があればお願いします。

【石橋委員】

事務局から説明していただいた中で、28年度と29年度でそれぞれ違う集団とすることについては、参考事例が多い方が我々トラック事業者にとっては有り難いことなので賛成であります。この資料の中でも、28年度、29年度の2年間で全国で100事例程度とのことですから、各県で全く同じということはありえないと思いますので、そういう意味でも2年間で出来るだけ多くの事例を手掛けていただき、数多くの事例を残していただいたほうが参考になります。また、説明のあった着眼点についても、どうしても思いつくものばかりでありまして、これを考えながら集団を選んでもらえるのであればそれも有り難いことであり賛成であります。既に、事務局には腹案があるように窺えますので、それで進めていただければと思います。

【遠藤支局長】

ありがとうございます。今、石橋委員の方からパイロット事業について、神奈川の場合は、平成28年度、29年度と複数事例を行っていく。事例が多ければ多いほど事業者は取組やすいということもあるとのことから、神奈川のパイロット事業に関しまして、事務局一任で集団を決めてはどうかのご意見がございました。さきほど、事務局の方から、集団の決定について事務局に一任して欲しい旨ご意見がありましたが、よろしいでしょうか。

．．．．．委員異議無し．．．．．

【遠藤支局長】

反対のご意見がございませんので、神奈川については、集団の決定は事務局一任ということにさせていただきますので、事務局は改善に前向きな取組集団を選定いただいて、神奈川として好事例を全国に発信出来るようなパイロット事業を実施する集団の選定をお願いします。

次に、議題3「その他」です。

事務局で委員の皆様の意見を確認したい事項はありますか。

【事務局：杉山】

さきほどの一任の内容になりますが、具体的な対象集団が決まりましたら、各委員の皆様

様にご報告をさせていただきます。

**【遠藤支局長】**

事務局より、一任されている対象集団が決まりましたら、委員の皆様のご報告する旨のお話がありました。

その他委員の皆様、調査結果、パイロット事業についてのご意見でもかまいません。何かこの場でお話しておきたいことがございましたらお願いします。

**【石橋委員】**

実態調査結果について、神奈川版をいただきましたが全国版を各委員に郵送等で送付いただければ参考になると思いますのでお願いします。

**【事務局：三上】**

わかりました。

**【遠藤支局長】**

事務局より各委員への全国版の郵送をよろしくお願いします。

全国版と比べまして、何かございましたら事務局に問い合わせください。

**【望月委員】**

改善基準告示事態の拘束時間が長いものになっております。その中で脳疾患等々の労働災害の認定基準が60時間から80時間、100時間を超えると全てだとなっていると思いますが、この辺の整合性が改善基準告示の中では取れていないと思います、その辺はどのように考えていますか。

**【事務局：杉山】**

労働時間が100時間を超えた場合、過労死の起こりえる大変長い長時間労働になる。その考え方につきましては、トラック事業であろうとも、一般サービス事業であろうとも基本的には変わりません。ですので、労働基準法の適用がございましたので、基本的な考え方は変わりません。長時間労働で、100時間を超えており、改善基準を下回っておられても、実際の労働時間が100時間を超えている場合が問題がございましたので、そちらについては、しっかりと長時間労働対策を図っていく必要があるかと思えます。改善機銃はこの中でも直接労働時間ではなく、拘束時間をメインに考えております。さきほど説明しましたが、運転時間だけではなく、手待ち時間、休息期間、途中途中で休んでいる時間などを合わせて、拘束時間が原則13時間、最大16時間を超えては駄目ですよ、という形で、8時間の休息を取るための最低限の拘束時間をこの時間でやりましょうというもの。運転時間も労働基準法ではないけど、4時間を連続して運転すると非常に体の疲れが出てくるので、場合によっては事故を起こすリスクもあるとの観点から基準を定めております。ですから、事業者に訪問するときは、改善基準は改善基準で指摘をしますが、労働時間が労働時間で、この人はどの程度残業しているかなど、別の観点からしっかり見させていた

だいている。ですので、2つを合わせて行っていると考えていただければと思います。

**【遠藤支局長】**

ありがとうございました。

特段の意見はないようですので、本日の協議会において確認した点を整理したいと思います。

一点目として、パイロット事業の実施について、神奈川県協議会として厚労省予算を活用した事業を実施したい意向を上局に要望する。

二点目として、パイロット事業の内容及び実施団体となる荷主、運送事業者の選定は事務局に一任する。なおかつ、事業者を決定した後は、速やかに委員の皆様にお知らせする。

以上を本日の確認事項となります。

今日が27年度最後の協議会となりますので、28年度の協議会実施スケジュールについて、事務局のほうでこのような形で進めたいというのがあれば説明をお願いします。

**【事務局：三上】**

次回以降の協議会のスケジュールについてご説明いたします。

次回の第4回の協議会につきまして、当初は9月頃を予定しておりましたが、9月では半年も空いてしまうことから7月頃に開催したいという方向で今後調整をして参りたいと考えております。7月ということで、パイロット事業との兼ね合いもあり、どこまでパイロット事業について説明出来るか、今、現在では皆無でございますが、いろいろな事柄について、お話出来るような協議会にしたいと考えております。また、その後のスケジュールにつきましても、第4回の協議会の開催を受けまして、適切な時期に開催したいと考えておりますのでご協力よろしくお願いします。

**【遠藤支局長】**

ありがとうございます。

事務局の方から適正化の面も考えまして、7月頃に皆様のご意見をお伺いしたいとのことです。また、7月近くなりましたら、委員の皆様へご予定のほうをご確認いたしますので、引き続きのご協力をよろしくお願いします。

これで議題の方は全て終了になります。駆け足で来てしまったような形で誠に申し訳ありませんが、もし資料のほうをご覧になり確認したい点がございましたら事務局までお問い合わせください。それでは、議事運営を終了いたしまして、マイクを事務局にお返しします。

**【事務局：青木】**

皆様、ありがとうございました。

本日頂きましたご意見、実態調査の結果等を踏まえまして、来年度に実施する予定のパイロット事業を行いたいと考えております。パイロット事業を行う集団の選定が終わりましたらご報告いたします。

また、次回の開催につきましては、開催準備が整い次第連絡いたします。

本日は、誠にありがとうございました。

以上