

第8回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善東京都地方協議会 議事概要

1. 日 時

平成29年12月6日(水) 14:00～

2. 場 所

東京都トラック総合会館
(東京都新宿区四谷3-1-8)

3. 出席者

上 田 裕 子	東京商工会議所 地域振興部長
山 鼻 恵 子	東京経営者協会 事業局長兼人事・労働部長
石 田 靖 博	東京都中小企業団体中央会 労働課長
竹 口 誠 三	東京倉庫協会 専務理事
池 田 和 幸	アスクル株式会社 ECR本部副本部長
渡 辺 徹	三井食品株式会社 物流本部副本部長兼物流管理部長
久 野 雅 人	ブリヂストン物流株式会社 取締役・物流事業統括
高 橋 啓 也	キリングループロジスティクス株式会社 東日本支社営業部長
(ご欠席)	
稲 葉 友 幸	全農物流株式会社 常務取締役
邑 地 寛	AGCロジスティクス株式会社 企画管理
佐久間 文彦	東京地方通運連盟 会長
山 内 信 幸	一般社団法人全国物流ネットワーク協会 専務理事
鈴 木 健 之	鈴直商事株式会社 代表取締役 (一般社団法人東京都トラック協会副会長)
田 中 敏 之	新聞輸送株式会社 代表取締役 (一般社団法人東京都トラック協会副会長)
鈴 木 貢	有限会社すずか梱包運輸 代表取締役 (一般社団法人東京都トラック協会葛飾支部長)
傳 田 雄 二	日本労働組合総連合会東京都連合会 労働政策局長
反 町 茂 雄	東京都交通運輸産業労働組合協議会 事務局長
五十嵐 悟	関東経済産業局 産業部次長
(ご欠席)	
坂 本 雅 彦	東京都産業労働局 商工部長
(ご欠席)	
勝 田 智 明	東京労働局長

鈴木 伸 宏 東京労働局 労働基準部長

(ご欠席)

河 田 守 弘 関東運輸局長

渡 邊 元 尚 関東運輸局 東京運輸支局長

4. 開会挨拶

開会の挨拶（事務局）

省略

(勝田東京労働局長)

東京労働局で局長をしております、勝田でございます。

7月に就任しまして、この協議会には初めて参加させていただきます。

さて、日ごろから皆様には本協議会の運営、さらに東京労働局の行政にご理解ご協力ご支持を賜りまして心から感謝申し上げたいと思います。

さて、このような会議では、働き方改革というお話を申し上げます。

現在の安倍内閣で最重要課題とされております、誰もが気概をもってその能力を存分に発揮できる一億総活躍社会、人口減少が続く中で高齢者として、それだけではなく若者も、そういった方すべてが働いて頂かないと日本の経済、活力これを維持できない。そのため、強く総活躍社会を作ろう。総活躍社会を作るためにも長時間労働の問題ですとか仕事と家庭の両立など働き方改革を進めていかなければいけないというのが今の課題です。

その意味で働き方改革というのは、ただ単に企業で長時間労働を失くしましょうということだけではなくて、働き方のスタイル、企業の文化あるいは企業だけではなく家庭における男女の役割というのを含めて様々な考え方を根本的に変えていかなければいけないところがございます。

ただ、いつもお願いしたいといけないのは、働き方改革のなかの長時間労働をどうやって是正していくかでございます。

全国の労働局におきましても、この問題を精力的に取り組んでおります。長時間労働によるいわゆる過労死、健康障害、あるいはメンタルの変調による場合によつての自殺、最近いろいろなことをご意見を頂いておりますし、私どもも一番あってはならないことと思っております。

ただ、経営者の皆様とお話しいたしますと働き方改革はよくわかるが、この人手不足の中、どうしてくれるんだというお話をよく頂いております。実は私どもも今日は労働基準監督署の関係者を中心に来ておりますが、一方でハローワークを中心とした職業紹介のほうも行ってございます。それで、職業紹介の場面を見てみますと、よくわかるのですが、今人が来ないと言っている求人のかかなりの部分は必ずしも賃金が低いということではないということなんです。人が来ないと言っている職種ですが、希望者が求めている賃金と表示されている賃金ではたいして変わらないのですが、人が来ない。なぜ、人がこないかという、休みが合わな

い、あるいは長時間労働である、逆に金を稼ぎたいから深夜ばかり働きたいという方もいますが、どうも今の世の中を見ておきますと、時間を中心に多様な希望を持つ方をどうやって受け入れていくかということが各企業、業界、日本経済全体にとって非常に大切な考え方だと思っております。

もちろん、運輸業界も長時間労働だと私どもも昔から把握しております。今回、新しく働き方改革法案で残業時間の上限がございしますが、3つほどある例外と言われているものの中的一个に入ってくるだろうと思えます。ただ、それに甘えて長時間労働で良いですよということになると人が来なくなってしまう。運輸業界は日本の経済を支えている大事な産業であると私どもも認識しております。そこに人が来ないことによって、運送が出来ないということになっては、これはもったいないのではないかと思います。そのためには、人材確保をしないとイケない。そのためにも長時間労働の是正、あるいは職場環境こういったことを改善して運輸環境全体が魅力ある職場、魅力ある産業となるように、働き方改革を進めていただきたいと思っております。

最後に、運送業界の場合、自分たちの努力ではどうしようもならない、荷主の協力がどうしても必要だと聞いております。そのことを考えると日本経済全体、日本社会全体で働き方改革を進めるために運送業界として荷主の皆様と両方合わさった、働き方改革を進めて行くことによって、日本経済全体を回していかないとイケません。こういった意味で今回のパイロット事業、まさにこの取り組みを成功し、これを広げていくことによって業界全体の長時間労働を解消していくべきで、トラック運送業界全体の働き方改革、そういったことを私どもも期待しております。本日は実態調査の結果の報告をいただくことになっております。これによって長時間労働の問題点をお集りの皆様から幅広くご意見をいただければと思っております。

簡単ではございますが、私からのあいさつとさせていただきます。よろしく申し上げます。

(河田運輸局長)

ただいまご紹介いただきました、関東運輸局長の河田でございます。

本日はお忙しい中にもかかわらず、皆様にお集まりいただきまして誠に有難うございます。協議会開催にあたりまして一言ご挨拶申し上げます。

関東運輸局管内において、27年度に各都県に地方協議会を設置し、今年で3年目に入りました。また、パイロット事業につきましても今年で2年目となります。

パイロット事業は、荷主と運送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合理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あり、実際の現場における課題等を整理して実証実験を行い、その結果を集約してガイドラインを策定することとなっております。

また、関連する最近の政府全体の取組といたしまして、8月28日に第2回「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」が開催され、トラック・バス・タクシーといった自動車運送事業における長時間労働是正のための環境整備やインセンティブ・抑止力の強化に

ついて「直ちに取り組む63の施策」として取りまとめ、取組をすすめております。

この取組については、後ほど担当からも説明をいたしますが今回のパイロット事業と共通する部分も多いと思われます。こうした取組などを含めまして取引環境及び労働時間の改善に努めて参りたいと思っております。

本日は実証実験に向けた進捗状況などのご報告をいただくこととなっております。

荷主、運送事業者等関係者と協議を進めて取引環境・労働時間改善に努めて参り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、今後のパイロット事業に活かしていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

5. 議題1について説明（事務局）

省略

6. 議題1についての意見交換

特に意見なし

7. 議題2についての説明（株式会社日通総合研究所、株式会社運輸・物流研究室）

（株式会社日通総合研究所 金澤氏）

省略

（株式会社運輸・物流研究室 長島氏）

省略

8. 議題2についての意見交換

特に意見無し

9. 議題3についての説明（事務局）

省略

10. 議題3についての意見交換

（久野委員）

ブリジストン物流の久野です。今、ご説明のあったガイドラインの策定についてですが、これは各都道府県の協議会ごとに来れるのか、それとも中央協議会で一本のガイドラインを作るのか、どちらでしょうか

（事務局）

国土交通省に確認を行いながら対応をすすめておりますが、ガイドラインの骨子というも

のは出来ていますが、今後の進め方については説明がありません。ガイドラインの策定をどのように行うのか中央で協議を行い、その協議内容を踏まえまして進めさせていただければと存じます。

(渡邊東京運輸支局長)

今、ご質問のありましたガイドラインについて、国で一本にするのか地方ごとにするのかは、もう少しお時間をいただいて、中央の動きを見させていただければと思います。よろしくお願いたします。

1 1. 議題4についての説明 (関東運輸局、東京労働局)

(関東運輸局)

省略

(東京労働局)

省略

1 2. 議題4についての意見交換

(傳田委員)

労働団体連合の傳田と言います。5ページで様々な長時間労働の環境整備がここでは掲げられていて、それらを30年度の予算概算要求に反映して、さらに検討を進めて30年度の春ごろに行動計画を策定、公表するのはガイドラインのことでしょうか。別のことでしょうか。

別の場合、平成30年春ごろというのはすぐであって、これだけ大きな課題等をどの程度取り組んでいるのか。また、どこで審議を行っているのか、どのようになっているのか。わかる範囲で良いので教えていただきたい。

それともう一つありまして、11月4日からの約款の改正について、これを使うと決めて運賃料金の変更届け出を提出することになると思います。これを見るとどのくらい普及したほうが良いのかは素人目にもわかります。その割にははっきり言ってどのように使おうとしているのか、不勉強で申し訳ないが聞こえてこない。周知をどのようにしているのか教えてほしい。また、届出等の状況を教えてほしい。

(関東運輸局)

最初の質問については、ただちに取り組む政策の時に申しました施策と協議会で取りまとめたガイドラインは別のものになります。ガイドラインにつきましては、28年度分を取りまとめながら29年度のパイロット事業の結果を付け加えて作成していく方向で本省にて検討中です。

行動計画については、検討項目のうちいくつかをピックアップして表すこととなります。

行動計画について、どのようなものが出来上がるかは情報がきておりませんので詳しい内容はわかりません。

約款の改正については、周知の方策としましては各都県の商工会議所等に周知のお願いをしております。

(渡邊東京運輸支局長)

東京都の場合、トラックの事業者団体に対しまして3回説明会を開きました。そのうち1回につきましては、商工会議所のご協力を得まして、かなり大きい会場で荷主も呼びまして説明いたしました。

今後もいろいろな形で周知を行います。

また、届け出の状況は11月4日から30日以内に届出を行うことになっており、現在集計中になります。

(久野委員)

改正法施行後に時間外労働の上限規制を適用とありますが、改善基準告示との関係はどうなっておりますか。そのまま引き継ぐのか、新しい基準ができるのか。

(東京労働局)

改善基準告示を改正する等の情報は厚生労働省から届いておりませんので、今のところどのようになるかは申し上げられません。

13. 議題5について

(鈴木(貢)委員)

鈴木と申します。日通総研にお願いがあります。書面化の問題で日報、伝票などを具体的に記載することになっております。一つの事業者が横持ちをする形で中継点を設けて発送する形になっておりますが、下請けに対して新たに別途発行する必要があるし、社内で処理する場合もあると思いますが、日報を確認しながらどのように変わっていったのか次回の会議で教えていただければと思います。また、横持ちが発生した場合の待機時間の負担元を明らかにして、負担をどのように求めていくかということを考えて行ければと思っております。よろしく申し上げます。

(渡邊東京運輸支局長)

貴重なご意見ありがとうございました。今後のパイロット事業に反映していただけますように日通総合研究所にお願いしたいと思います。