

第8回香川県トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会
議事録

1. 日 時

平成30年12月18日（火）14時00分～16時00分

2. 場 所

香川県トラック協会安全研修センター3階

3. 出席者

宍戸 栄徳	香川大学 名誉教授
山野井 勝弘	四国経済連合会 常務理事
高畠 正博（ご欠席）	香川県商工会議所連合会 専務理事
田中 賢二	大倉工業株式会社 合成樹脂事業部事業支援部業務グループ次長
眞鍋 宣訓	四国化成工業株式会社 建材事業物流購買部長
梅原 康利（ご欠席）	テーブルマーク株式会社 物流部長
齋藤 文克	一般社団法人香川県トラック協会 専務理事
鷺川 章二	日本通運株式会社 四国支店 部長
田中 正治	三豊運送株式会社 代表取締役
塩田 学	林田物流株式会社 代表取締役
藪下 壽博	全日本運輸産業労働組合連合会 香川県協議会議長
中村 英介	日本労働組合総連合会香川県連合会 四国ヤマトホームコンビニエンス労働組合委員長
稲葉 典行	香川労働局 労働基準部長
大谷 雅実	四国運輸局長
高橋 雄二	四国運輸局香川運輸支局長

4. 開会挨拶

【四国運輸局長】

委員の皆様におかれましては、師走の大変ご多忙の中、協議会へお集まりいただき誠にありがとうございます。

トラック運送事業につきましては、物流の9割を担う経済の大動脈であり、災害時の物資輸送等において、国民生活に必要なインフラであることが改めて認識されたところです。一方、トラック運送事業は厳しい経営環境に置かれており、適正な運賃収受、長時間労働の解消が課題となっています。これらの課題は、トラック事業者のみの努力で改善されるものではないことから、平成27年度、中央及び各都道府県において「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」が設置され、課題解決に向けた議論を行ってまいりました。本協議会におきましては、平成28年度から2回にわたりトラック事業者と荷主が連携して荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化等、長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業を実施するとともに、その成果を「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」として取りまとめております。本日はその内容についてもご説明させていただきます。今後、このガイドラインを参考に荷主とトラック運送事業者が積極的に取引環境と長時間労働の改善へ取り組まれることを期待いたします。

12月14日、規制の適正化、事業者が遵守すべき事項の明確化、荷主対策の深度化、標準的な運賃の告示制度の導入が盛り込まれた貨物自動車運送事業法の一部改正法が公布されました。同法の成立が、業界の経営環境の改善とドライバーの労働環境の改善、担い手確保等、働き方改革の取り組みを後押しすることを期待しております。

四国運輸局といたしましては、香川労働局をはじめとした関係官庁、関係機関と連携し、またトラック協会、トラック事業者、荷主事業者と協力し業界の活性化に向けて取り組んでまいり所存でございます。本日は忌憚のないご意見をいただき、活発なご議論をお願いして私の挨拶とさせていただきます。

5. 議事

(1) 平成30年度コンサルティング事業について

【事務局（石丸）】

資料1、資料2及び資料5に基づき説明。

【宍戸座長】

日本PMI小坂社長から補足がありましたらお願いします。

【小坂社長】

ドライバー交代による中継輸送の課題点として、自動車がドライバー固定の専用車として運用されている現状があり、ドライバーを交代しようとする1台の自動車に2人のドライバーが乗務することとなるため、本来その自動車を使用しているドライバーに「他のドライバーに自分の自動車

を使用して欲しくない。」といった心理的負担が発生するようです。また、中継地点に渋滞無く到着できるかどうか、到着時間に対するドライバーの心理的負担がどの程度発生するのか、これらの心理的負担について実証実験を行う中で明らかにしていくところでございます。実際に中継輸送を行うなかで様々な課題が出てくるのが予想されますが、それらを明らかにすることで横展開（他の事業者が関心を持ち具体的に取り組むこと）のきっかけとなるようにしていきたいと考えております。

【山野井委員】

実証実験を行うにあたり、どの程度の規模で実施する予定でしょうか。

【小坂社長】

実証実験は長期間にわたり複数回行うのが理想ですが、今回の実証実験にご協力いただいている運送会社さんが中小規模事業者であり、新たな変わった形での輸送形態を長期にわたり実施するのが困難であるため、期間を定め、ピンポイントに実施していこうと考えています。

少ない実証実験の中からも課題となるものを明確化できると考えており、事前準備をしっかりと行い取り組みを進めていきたいと考えています。

【宍戸座長】

今回の実証実験について、先行事例はあるのでしょうか。

【小坂社長】

先行事例はありますが、ドライバー交代方式ではなく、トラクタとシャーシ（トレーラ）を切り替える「台切」による中継輸送での事例があります。

中継輸送が成功するパターンの例として、元請1社が備車する2社のトラクタを切り替えて中継輸送する形態がありますが、これは現在も継続して実施されております。ただ、独立した法人同士が中継輸送を行った過去の例では、事故などの突発的な問題への対応や、運賃料金の分配に係る問題により継続困難となったものもあります。継続困難となった原因として、仕切り役がないことにより、問題への対応ができなかったためとされております。また、今年度青森県においては農産品を対象とした荷物の積み替え方式による中継輸送を行っております。概要としては、青森から出発後、仙台で荷物を降ろし、別の運送会社はその荷物を積み運ぶ形態となっております。ただ、この中継輸送ではトータルの拘束時間は減少しなかったという問題が出ております。青森県ではこの問題に対する検討を現在行っていると伺っています。

今回のドライバー交代方式による中継輸送について、一つの会社の中で行われるケースがまだ少ないため、新たな形態の取組として行う価値があるのではと思っております。

【鷺川委員】

同じ会社の中で中継輸送を行う場合、営業所が2箇所必要になると思いますが、今回の実証実験において許認可の実態はどのようになっていますか。

【小坂社長】

今回ご協力いただく運送会社さんにつきましては、営業所がそれぞれの拠点にあります。ただ、横展開する場合を考えると、四国エリアのみに営業所がある事業者さんには取り組み困難となり、実施する場合は主要なポイントに営業所を新設する必要があります。

【鷺川委員】

今回は単車（トラック）での検証となっています。トラクタ、シャーシの中継輸送としてRORO船（貨物専用船）による無人航送もありますが、トラックで検証する理由は何でしょうか。

【小坂社長】

昨年度、愛媛県の八幡浜と大分県の臼杵間でフェリーを使った熊本県八代～香川県坂出間のトラクタの「台切」による実験を行いました。トレーラを使用する場合、単車を使用する場合よりも運賃等コストが高いという課題がありました。今回はその課題を踏まえ、より現実的になるような方向性で単車を選定したものでございます。

【宍戸座長】

ドライバーの拘束時間に関して、現状はどのような状況でしょうか。また、今回の実験においてどの程度減少する予測でしょうか。

【小坂社長】

現状としましては、1人のドライバーが香川から関東（埼玉）へ往復すると大雑把ですが2泊3日かかるのが実態でございます。これがそれぞれ日帰りでの運行ができると考えております。ドライバー1人にとっては日帰り運行となりますが、これまでのように1人で運行した場合と、2人で分担して運行した場合でも、正味の労働時間はそれほど大きく変わらないと考えております。ただ、現在のドライバーの人材不足の環境の中、「できるだけ日帰りの仕事をやりたい」、「日帰りの仕事ならトラック運転者をやってみたい」という方も多いと把握しています。

長距離に従事するドライバーが非常に不足し、長距離運行が成り立ちにくくなっている状況の中、ドライバーを確保し、四国から関東方面への長距離輸送を安定的に供給するためにも、1人の労働時間を2人に分割することで、総労働時間はあまり変わらなくても、そういった人材を確保することに大きな効果を期待しているところでございます。

【藪下委員】

香川を拠点とした場合、何時に出発し、何時に到着するイメージでしょうか。

【小坂社長】

香川及び関東からそれぞれ午前8時頃に出発し、東京から愛知県の刈谷PAまで約350km、香川から同PAまで約400km弱走行します。東京からは渋滞を考慮し短めの距離としておりますが、双方約6時間程度走行し、午後2時頃刈谷PAで乗換えを行った後、5時から6時間かけ

てそれぞれの現場へ到着する形となります。ただ、その時の道路状況や渋滞、実施時期により平均速度が変化するため、細かな部分についてはもう少し詰める予定ですが、おおよその時間設定はこのようになっております。

【藪下委員】

それでいくと1日の就業時間が12時間程度で、次の仕事までインターバルが8時間以上となり、その翌日も同様の仕事が現在の規制の中でできるということでしょうか。

【小坂社長】

はい。現行の改善基準告示の上限の拘束時間を踏まえ、週5日間の勤務日数であれば、5日間フルに仕事ができるという見込みです。

【鷺川委員】

ハンドル時間（運転時間）についてもクリアできるのでしょうか。

【小坂社長】

今の時間設計上、ハンドル時間についても改善基準告示に対応できると考えております。今後実証実験を通して、実際に実現できるかどうか検証を行っていこうと考えております。

【中村委員】

東京方面からのトラックにも荷物は積んでいるのでしょうか。

【小坂社長】

関東方面から香川へ向けた荷物を積んでいきます。香川からの荷主とは異なり、運送会社が帰り荷を確保するネットワークを通して得た荷物を積んでいきます。荷物の内容については、発荷帰り荷ともに積合わせになる場合と貸切りとなる場合もあります。どちらになるか実施時期のタイミングを見計らい確定する予定です。

【中村委員】

積み合わせにすると、香川に戻って来ても1箇所降ろしにならないので大変ではないかと思われ
ます。

【小坂社長】

多くとも2箇所卸し程度に限定できる形で実施したいと考えております。ご協力いただいている運送会社さんでは現在、多くとも3箇所降ろしとして運行しているようです。

【藪下委員】

中継地点について、刈谷PAとなっていますが、これは固定となるのでしょうか。また、利用する際に許可を得る必要はあるのでしょうか。

【小坂社長】

許可は特に必要ありません。刈谷PAは通常のPAとは異なり、片側上下集約型のPAで本線を跨がず人が行き来できるような構造になっています。

同様の構造となっているSA・PAとして新名神の土山SAがありますが、距離の関係から愛知県の刈谷PAが最適として選定したものです。

【田中正委員】

特積みの事業者さんであれば、クロスブッキング等により、上り下りの台数を同じにすることができると思いますが、区域の事業者さんの場合、一部に限定すればできるかもしれませんが、日により上りと下りの台数が異なるため、マッチングが難しいと考えます。また、当社の場合、特積みは1台の車両を複数のドライバーが運転する形ですが、区域では1台の車両を1人が専属で乗務しています。ある程度経験を積んだドライバーには、乗りたい車両の希望を聞き、できるだけその希望を実現しております。そうすることでドライバーに車両を大事にする愛車精神が生まれ、事故が少なくなりました。その自分が大事にしている車両を他のドライバーが運転し、他の人が扱うこと等を嫌がるドライバーも当然おりますので、そういった面での問題もあるかと考えます。

2マン運行の方法もありますが、喫煙の有無、食事の好み、休憩のタイミングも運転者により異なるので実施は難しい状況です。

【藪下委員】

現在の運行を中継輸送に変更した場合、給料についてはどのように変化しますか。

【小坂社長】

給料に関しては特に変化は無いという見込みです。1人で一往復する場合は2泊3日の運行になりますが、現在、固定給+歩合給で対応されているため、収受する運賃金額が同じであり、トータルの労働時間についても2人分を足し合わせても正味としてはそれほど変わりません。中継輸送をしたとしても賃金が引き下がることは無いと考えています。

逆に、中継輸送へ変更したことにより賃金が下がるとなると、ドライバーが協力してくれなくなり、長続きしなくなる等の問題も発生すると考えられます。仮に、労働時間が削減されたとしても賃金を引き下げないという方針を立てて取り組んでいます。

【田中正委員】

荷物の積み替えについて、先程の例で青森から仙台で荷物を降ろし、別の車両に積み替えて関東へ行くという運行がありましたが、途中で荷物を降ろすと運賃が高くなるという問題があり、あまり現実的ではないと思います。

【小坂社長】

おっしゃるとおりです。ですから、青森の場合はコストも高くなっていますし、時間についても長期化してしまうという問題が発生しました。青森の初回の実証実験では課題が多く残ったことから、2回目のトライアルを検討中と伺っています。

【宍戸座長】

様々なご意見がありましたが、こうした意見に留意しながら本コンサルティング事業を実施していただくということによろしいでしょうか。以上で議事（1）について終了したいと思います。

（2）働き方改革について

【事務局（小松課長）】

資料3に基づき説明。

【藪下委員】

残業時間の上限について、ドライバー以外は年間720時間以内との話ですが、事業者によっては繁忙期に事務職の方が運転する場合があります。例えば、事務職の方が1ヶ月のうち6割以上運転業務を行った場合でも事務職扱いとなるのでしょうか。

【事務局（小松課長）】

個別のケースでの話になるかと思いますが、日常的に事務職として勤務している方であれば、年720時間の上限が適用されるかと思いますが。

【田中正委員】

ドライバーが集まらない状況の中、繁忙期には集配しなければいけない荷物がたくさん出てきます。本来は事務職として勤務している社員でも、繁忙期になると運転・集配業務の手助けを行っているのが現実です。

【塩田委員】

繁忙期について、36協定のなかで月100時間未満となっているため、1～2月程度であれば対応できるのではないのでしょうか。

【事務局（小松課長）】

事務職の方について、残業時間の上限は原則1箇月45時間、年間360時間としているところですが、例えば運転業務の応援等特別の事情があり、労使が合意する場合であっても、1箇月100時間未満、複数月平均80時間以内、年間720時間以内の中に収める必要があるのではないかと思います。

【塩田委員】

他の月で時間外労働を削減すれば2箇月程度は対応できますか。

【事務局（小松課長）】

特別条項を結べば最大年間6箇月までは月45時間を超えることができ、1箇月100時間未満、複数月平均80時間以内が適用されますが、残りについては原則月45時間が適用され年間720時間以内としなければなりません。

【藪下委員】

極端な話ですが、6箇月月100時間とした場合、年間の上限が720時間と決まっているので残りの6箇月は月20時間ということですね。

【宍戸座長】

複数月平均80時間以内、月100時間未満とありますが、ここでいう「月」というのは、暦月、例えば10月1日から31日といった同じ月の1箇月を指すのか、それとも約30日となる任意の期間ということでしょうか。

【事務局（小松課長）】

会社毎に給料の締切り日があるため、必ずしも暦月に限定されるわけではありません。

【宍戸座長】

例えば「月」を暦月とした場合における時間外労働として、12月の後半で80時間働いて、1月の前半で80時間働いた場合について、平均80時間はクリアできるが、連続した1箇月を考えた場合に12月の後半と1月の前半を足し合わせると100時間を超えるようになります。労働者から見た場合、短期集中的に時間外労働が発生することとなりますが、このような場合はどのような判断になりますか。

【事務局（小松課長）】

「月」の単独100時間未満であり、かつ複数月平均80時間以内で収まっている必要があります。ただ、特定の一箇月間に規定を超えるような時間外労働を行う事は望ましくないと考えています。また、労災認定を判断する場合は発症した日から過去1箇月、2箇月を見ていくので、「月」で見た場合にセーフであっても、業務上疾病を発症した日から1箇月遡り時間外労働を合算していくので、そういった観点からも残業が短期集中的にならないような労務管理にご尽力いただきたいというところです。

【鷺川委員】

先程の事務職の話と関連しますが、倉庫や港湾で仕事をしている人を自動車運転者として選任した上で1日1回、2日若しくは3日に1回自動車を運転しているような勤務の場合について、例え

ば「月の半分は運転業務を行ってれば主たる業務は自動車運転になる。」等の自動車運転者であるか否かの判断基準はあるのでしょうか。

【事務局（小松課長）】

業務の割合によるものという形では示されていませんが、従業員さんを採用する際にドライバーとして募集したり、主として運転業務に従事してもらうなどが多いケースと思います。判断しづらいケースについては個別での話になるかと思います。

【鷺川委員】

港湾や倉庫内でフォークリフトを扱う業務に従事していて、1月あたり10回程度しか運転しないような方をドライバーと判断するの可否かについて、来年4月以降明確にしていかないと法律への対応が追いつかないと思っています。

【塩田委員】

社内的に決めた職種で良いのではないのでしょうか。

【事務局（小松課長）】

実際にその方が自動車運転業務に主として携わっているかどうかということで判断していただければと思います。

【塩田委員】

実質的に運転業務の比率が高ければ運転手という判断でしょうか。

【事務局（小松課長）】

ほとんど運転業務に従事していればドライバーということです。

【鷺川委員】

自動車運転の業務という明確な定義はあるのでしょうか。我々が、専ら**自動車運転**をやっていると言えればそれで良いのでしょうか。

【事務局（小松課長）】

ハンドルを握っている運転業務がメインとなる場合です。

【香川運輸支局】

監査で赴いた場合は運転者台帳で運転者を確認し、健康診断や適性診断の受診状況等を確認するので、例え倉庫作業ばかりしているとしても、運転者として台帳に記載していれば受診状況の調査対象となり、違反が見つかれば行政処分の対象となります。

【宍戸座長】

有給休暇の取得について、現行は労働者が希望を申し出て年休を取得する形です。改正後について、労働者が希望を言った後に実際に年休の時季を決めるのが使用者だと資料に書かれていますが、現在のように希望を申し出て年休を取得することはできるのでしょうか。

【事務局（小松課長）】

現在と同様に労働者自らが年休取得の希望を申し出ることができます。労働者の申し出により年5日年休取得していれば基準を満たすこととなります。例えば、労働者が1年間のうち9か月経過した時点で年休を3日しか取得していなかった場合、使用者が労働者の希望を聴き、残り3か月以内に2日分の年休取得時季を指定したり、取得を促すようにしていただく必要があります。

【塩田委員】

社員全員が年休を5日以上取得していれば問題ないでしょうか。

【事務局（小松課長）】

問題ないと考えられます。

【宍戸座長】

以上で議事（2）について終了したいと思います。

（3） 荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインについて

【野村総研（今井上級コンサルタント）】

資料4に基づき説明。

【小坂社長】

このガイドラインと横並びとなる形で、厚生労働省がハンドブックを作成しています。そのハンドブックに昨年度の香川県のモーダルシフトの事例について掲載されております。こちらのガイドラインと厚生労働省のハンドブックに掲載される事例については、重複の無いように選定されておりますので、香川県の事例については厚生労働省のハンドブックをご覧くださいと思います。

【宍戸座長】

ご興味のある方はご確認下さい。以上で議事（3）について終了したいと思います。

（4） その他

【事務局（石丸）】

資料6に基づき説明。

【宍戸座長】

運輸支局からの追加的な情報提供でした。これ以外に委員の皆様でご発言がありましたらお願いいたします。(発言なし。)

それでは、本日予定していました議題は全て終了しました。活発なご議論ありがとうございました。

6. 閉会

【事務局（石丸）】

長時間にわたり熱心なご議論を頂き誠にありがとうございました。予定の時間となりましたので、これで本日の協議会は終了させていただきます。次回は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。