

第4回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山口県地方協議会 議事録（概要）

1. 日 時

平成28年7月26日（火）13時30分～15時30分

2. 場 所

山口県トラック協会研修会館（2階会議室）

3. 出席者（委員）

末永 久大	弁護士法人末永法律事務所 弁護士
河向 英利	山口県商工会議所連合会 常務理事
寺田 徹郎	山口県中小企業団体中央会 専務理事
廻本 学	全国農業協同組合連合会山口県本部 営農推進部 部長
山本 彰	積水ハウス株式会社 山口工場製造部 物流グループ長
喜多村 誠	防府通運株式会社 代表取締役社長
伊達 明彦	岩国通運株式会社 代表取締役社長
河崎 静生	一般社団法人山口県トラック協会 会長
高橋 則彦	一般社団法人山口県トラック協会 専務理事
吉田 昌裕	山口県交通運輸産業労働組合協議会 事務局長
小松原 正俊（欠席）	厚生労働省山口労働局長
中西 孝	厚生労働省山口労働局労働基準部長
鵜沢 哲也（欠席）	国土交通省中国運輸局長
小畠 博文（代理）	国土交通省中国運輸局自動車交通部長
岡田 和史	国土交通省中国運輸局山口運輸支局長

4. 開会挨拶

中国運輸局自動車交通部長 小畠 博文

○山口県地方協議会も今回で4回目となり、今年度からパイロット事業を進めていくことになった。
関係者の皆さまのご理解とご協力に対して感謝申し上げます。

○山陽自動車道では事業用トラックが渋滞の車列に追突し、多数の死傷者を生じる重大事故が相次いで発生している。いずれのドライバーも居眠りや前方不注意であったと報道されているが、運輸局も直ちに監査を実施し、事故に至った背景等を究明しているところ。

○いずれの事故においても、低い賃金で長時間乗務を強いられるトラックドライバーの悲惨な現状が垣間見られるのが事実。そのためにも、この協議会の主題である「適正な取引環境と労働時間の改善」を確実に進めることが、悲惨な交通事故の発生の抑止につながるものと思っている。

○委員の皆さま方のご協力をいただきながら、本日の会議が実りある有意義なものとなるよう祈念し、開会にあたっての挨拶とさせていただきます。

5. 議 題

(1) 議題 1. トラック運転者労働条件改善事業について

資料 1 「トラック運転者労働条件改善事業実施計画書（概要版）」

（日通総合研究所より説明）　－省略－

■ 質疑応答（議題 1 について）

（末永座長）

○トラック運転者労働条件改善事業では、今年度新たに、対象集団に着荷主を加えることとしたとの説明があったが、特に着荷主側に着目するに至った理由があれば教えていただきたい。

（日通総合研究所 金澤Principal Consultant（以下、P C））

○今年度から新たに着荷主が対象集団のメンバーに加わったということで、そこに注目されることは判るが、必ずしも着荷主だけがキーというわけではない。

○パイロット事業の対象集団の作り方は各県の地方協議会に委ねられている。発荷主から運送事業者、着荷主が決まるところもあれば、その逆のパターンもあり、こういった形で集団を選定するかによっても着眼点は当然変わってくるものと思う。

（中西委員）

○パイロット事業における検討会の構成メンバーはどのようになっているか。

（日通総合研究所 金澤P C）

○構成メンバーは、発荷主、着荷主、元請運送事業者、下請運送事業者と日通総合研究所が基本形。山口県は基本通りでやると承知しているが、他県では対象集団選定の過程で、協議会事務局をメンバーに加えることを前提に選定したところもある。

（末永座長）

○地方協議会は、今年度あと 2 回ほど開催されるのではないと思うが、パイロット事業の検討会の内容については最後だけの報告になるのか。それとも中間報告のようなものがあるのか。

（日通総合研究所 金澤P C）

○トラック運転者労働条件改善事業で行うパイロット事業の検討会は、基本的には協議会から独立したもの。協議会での報告まではパイロット事業自体の業務内容に含まれていない。

○しかしながら、パイロット事業についての情報は協議会と共有を図ることとしており、山口県では明日 7 月 27 日に第 1 回の検討会を行うが、協議会とも情報共有していくつもりである。

（伊達委員）

○着荷主、運送事業者の選定方法について教えていただきたい。

（事務局）

○山口県で今年度実施するパイロット事業の対象集団については、議題 2（資料 2）において説明することとしている。選定の経緯などは後ほど説明を行いたい。

(末永座長)

○パイロット事業を進めることによって、発荷主側や着荷主側での作業の仕組みが変わっていくようなことはあるのか。

(日通総合研究所 金澤P C)

○一義的には、トラック運転者の労働条件改善事業なので、それが直接の目的ということにはならないが、そこに手をつけないと手待ち時間等が減らないということになれば、倉庫内作業等、荷主側の作業の仕組みに着目することはあると思う。

(末永座長)

○来年度も日通総合研究所がパイロット事業を受け持つことになるのか。

(日通総合研究所 金澤P C)

○厚生労働省とのパイロット事業の契約は単年度となっており、弊社としては来年度もお力添えしたい気持ちはあるものの、来年度の契約について現時点ではわからない。

(2) 議題2. 平成28年度パイロット事業(実証実験)について

資料2「平成28年度パイロット事業(実証実験)」

議題3. 今後の進め方(スケジュール等)について

資料3「今後の進め方(スケジュール等)」

(山口運輸支局より一括して説明) ー省略ー

■質疑応答(議題2及び議題3について)

(末永座長)

○日通総合研究所の説明では、パイロット事業の検討会は協議会から独立しているため、協議会への報告が場合によっては4月以降になるのではないかと思うがいかがか。

(事務局)

○事務局としては、日通総合研究所と調整し工夫をしながら、できれば今後とも協議会へ参加いただきたいと考えている。

(末永座長)

○よろしく願いたい。

(末永座長)

○今回の対象集団の事業者選定は、まず発荷主が決まって、その後に他の事業者が決まったという認識でよいか。

(事務局)

○その通り。今回の対象集団の選定にあたり、発荷主であるA社に話を持ちかけたところ、パイロット事業への参加に積極的な姿勢があったが、年度途中の実施ということで、施設改修等、設備投資を伴う場合の予算立てをしていないため、予算のかからない課題に取り組みたいとの意向が示された。その上で、A社が取り組む課題に応じた着荷主や運送事業者を選びたいので、選定については任せて欲しいとの要望があり、他のB～D社が決まったという経緯がある。

(末永座長)

○全ての事業者を匿名で扱うということで選定したのか。

(事務局)

○今後、パイロット事業を進めるにあたり、改善すべき課題等、現状においては問題のある状況が明らかになる可能性がある。企業においてはそうした状況がオープンになることに懸念を感じるケースも想定されるため、何がどう改善されたのか実情をありのままに報告してもらいやすいよう、事務局の判断であえて匿名とした。

○対象集団の選定は他県の協議会でも難航していると聞いている。山口県の場合も例外ではない。特に、荷主側に良い返事をもらえないケースが多い。パイロット事業は来年度も取り組むこととなっているが、参加企業から手を挙げやすい環境にしておくということも、事務局の判断の背景にある。

(末永座長)

○元請運送事業者、下請運送事業者ともに山口県内の事業者か。

(事務局)

○その通り。山口県内に営業所があるトラック運送事業者である。

(3) 議題4. その他(情報提供等)

参考資料1「トラック運送事業における下請等中小企業の取引条件の改善に関する調査結果」

参考資料2「国土交通省関連4分野に係る経営力向上に関する指針の策定について」

(山口運輸支局より一括して説明) ー省略ー

参考資料3「通報制度の対象事案の拡充について」

参考資料4「リーフレット(荷主の皆さまへ ご存知ですか?トラックドライバーの労働時間のルールを)」

(山口労働局より一括して説明) ー省略ー

(4) 意見交換(全体を通じて)

(末永座長)

○余談になるが、長澤運輸事件という裁判があり最近地裁の判決が出た。定年後に再雇用された運転手が、雇用前の業務と変わらないのに賃金が引き下げられるのは違法だとして判決が出た事例である。この場を借りて運送事業者の皆さまに、定年の年齢や再雇用している場合の実態についてお聞きしたい。

(河崎委員)

○定年は60才。再雇用は1年契約で更新制。できる人は70才くらいまでできる。

(喜多村委員)

○60才で定年。安全性の問題もあり定年を改める予定はない。再雇用については1年契約。判決はショッキングであった。同一労働とならないよう明らかに変えていく工夫を考えている。経営者サイドとしての考えではあるが難しい問題。

(伊達委員)

○他の委員と同様。65才を超えても再雇用しているケースあり。再雇用者は職務内容を地場回りに変更する等の工夫をしている。

(吉田委員)

○県内では60才定年のところが多い。年金受給の関係もあり、延長するかを検討される方もいる。

○今回の件は業界としても注視する必要がある。この問題により、全体の賃金にどのように影響してくるのか。今後、議論が展開されるのではないか。

(末永座長)

○今回の裁判は、当該事業者の給与体系が年功序列となっているものの、年功による上がり幅が少なく、圧縮されたものであったため、再雇用された際の給与が初任給さえ下回っていたところからでたもの。運送事業者の皆さまのところで年功序列式の給与体系となっているところはあるか。

(伊達委員)

○運送事業では基本給部分はあまり変わらず、歩合給で差が出ているところが多いように思う。

(喜多村委員)

○それであっても初任給より下がるということは考えにくい。今回の裁判はショックだったが、職務内容を変更する等の対応があればよいのではないかと考えており、今後の研究が必要。

6. 閉会挨拶

山口労働局労働基準部長 中西 孝

○地方協議会も今回で4回目を迎え、いよいよ、トラックドライバーの長時間労働の改善に向けたパイロット事業が実施される。

○7月1日に中小企業等経営強化法に基づく指針が策定され、適正運賃の収受、荷役作業の効率化等が定められた。

○6月2日に閣議決定された「一億総活躍プラン」においては、特に長時間労働が少子化の原因で、また、女性活躍の幅を狭めていると指摘され、法規制の執行強化を行うとともに36協定における時間外労働規制のあり方について再検討を行うこととされている。

○トラック業界における対策としては、発注者や荷主と運送事業者の協働により、急な仕様の変更、長い手待ち時間など、取引のあり方の改善と長時間労働の削減を進めることとされている。

○日通総合研究所から説明のあったパイロット事業についてはぜひとも円滑に行われ、トラックドライバーの長時間労働抑制に向けた環境整備のモデルケースとなるよう期待して、挨拶に替えさせていただきます。