

第1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27年7月29日（水） 13時30分～15時00分

2. 場 所

KKR山口あさくら（扇の間）

3. 出席者（委員）

末永 久大	弁護士法人末永法律事務所
小田 孝夫	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（欠席）	全国農業協同組合連合会山口県本部 営農推進部部長
持光 信一（代理）	全国農業協同組合連合会山口県本部 営農推進部 TAC・営農推進課課長
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	厚生労働省 山口労働局 局長
中西 孝	厚生労働省 山口労働局 労働基準部 部長
河田 守弘	国土交通省 中国運輸局 局長
平井 信昭	国土交通省 中国運輸局 山口運輸支局 支局長

4. 開会挨拶

開会の挨拶（山口運輸支局） ー省略ー

（小松原山口労働局長）

- トラック運送事業においては、その事業の特性から自動車運転者等の総労働時間が他の産業に比べて長い実態にあり、健康確保、安全な運行確保の観点からも労働時間の短縮が求められている。
- 労働力不足も深刻化しており、人材確保の観点からも労働時間をはじめとする労働条件の改善が重要な課題となっている。
- 労働基準法等改正法案に係る労働政策審議会における議論が発端となり、協議会の設置に至った。この改正法案には、現在中小企業には適用が猶予されている月60時間を超える時間外労働に対する割増賃金率を廃止し、平成31年4月から大企業と同じ割増賃金率に引き上げるという内容が含まれている。この改正法案を検討する中で、「業界からの意見を聞きながら議論を進めたい」、「業界だけの努力だけではなかなか進まない」というご意見もあった。
- 日本経済を物流面において支えるトラック輸送を安定的、持続的なものとするためには、取引環境の改善や自動車運転者の総労働時間を短縮することが不可避である。そのためには、トラック運送事業者や行政だけではなく、荷主をはじめ広く社会全体のご理解とご協力を頂くことが重要となってい

る。

- トラック運送事業者、荷主及び行政等の関係者が一体となり、トラック運送事業における取引環境の改善並びに長時間労働の是正を実現するため、具体的な環境整備等を図ることを目的として、中央並びに各都道府県に協議会が設置されることとなった。

5. 資料説明（資料1～3）

（1）議題1：「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」について

資料1「協議会規約案」の説明（山口運輸支局） ー省略ー

- ・協議会規約案を承認
- ・座長に末永弁護士を選出

（2）映像資料視聴

- ・平成27年5月12日放映「NHKおはよう日本」（取締り強化で運送業に何が・・・）を視聴

（3）議題2：トラック輸送における長時間労働の抑制に向けた取組について

資料2「トラック輸送長時間労働抑制に向けた取組」の説明（山口労働局） ー省略ー

（4）議題3：協議会の今後の運営等について

資料3「協議会の今後の進め方」の説明（山口運輸支局） ー省略ー

6. 労働時間抑制の取組、協議会運営等に関する意見交換

（末永座長）

- 労働者の立場からまずは意見を伺い、運送事業者、荷主から意見を伺う。

（吉田委員）

- 労働時間短縮の議論を行える場を設けて頂いたことに敬意を表したい。
- 少子高齢化及び若者のクルマ離れにより、運転者が不足している。低賃金である運送事業を魅力ある産業にして、労働力不足を解消する必要がある。
- 協議会において各方面から活発な議論を行い、業界が良い方向に進めばよいと思う。

（喜多村委員）

- 本件課題はトラック事業者だけでは解決できないので、荷主が参加する協議会は有意義であり、期待している。
- 運送事業は経営が厳しく、課題も多い。元請け、下請けの多層化構造を解決する必要があるが、長距離運行の場合は、コンプライアンスが難しく、協力会社に依頼することもある。
- 運転者は早めに目的地に着いて安心したい、余裕をもちたいため、早めに出発し、早めに目的地に着き、早めに帰り荷を確保したいという思いがあり、時間に追われている。時間外労働につながっていると思われる。
- 送る側の荷主の依頼で、指定された到着時間に着いても、受け取り側でなかなか卸せないことがあり、待ち時間が発生する。送る側と受け取り側の連携が悪いと感じる。コミュニケーションを取れば、効率の良い方法が取れるのではないか。
- 自動車関係の運送を行っているが、自動車会社はジャストインタイムということで無駄はあまり無

い。しかし、運転者自身がリフトを使用して、工場内で作業をしており、専門的な業務となっている。
この点が人材調達の壁にもなっている。

- 所定外労働を行わなければ、基本給（基準内賃金）が少ないので一定の賃金につながらない状況である。適正運賃が収受できれば、健全経営が行え、基準内賃金の底上げと時間外労働の短縮を図ることができる。

（伊達委員）

- 法規制は守るべきであるが、完全に遵守することは難しい。労働時間については、運送事業者、荷主、行政が関係しており、運送事業者だけの解決はできない。今後の協議会の取り組みに大変期待している。
- 協議会については、一般論を取り上げるのではなく、都道府県における具体的な長時間労働の実態を捉えて、それを根本的に改善していくことを目的としており、荷主の参加もあることから期待している。
- 我々も荷主との安全会議や輸送協議会で（長時間労働）是正のお願いはしている。
- 余裕のある人員配置をしたいが、慢性的な人手不足などで運転者が集まらない。
- こうした課題に応える実りある協議会としていただきたい。

（小田委員）

- 景況感を申し上げると、日銀短観調査においては、全産業のD.Iは8であり緩やかな回復にあるとしているが、運送事業はマイナス9ポイントである。山口県商工会議所連合会の調べでは、県内全産業の景況判断D.Iはマイナス15ポイントである。
- 運送事業については、燃油価格が下がらない点、高速道路料金、人手不足が課題と認識している。安全な輸送サービスを提供することが社会的使命であり、長時間労働の是正も必要である。ただ、割増賃金率の引き上げは、中小企業にとって負担が大きい。
- 運送事業者の99%が中小企業であり、荷主との関係では、運送事業者の立場が弱い。課題の解決には、荷主の理解が必要であり、WIN-WINの関係になるよう協議できる方法が見つかれば良い。

（寺田委員）

- 山口県中小企業団体中央会では、中小企業の組合が会員であり、県内約500の組合が加入している。その下に約26,000社の中小企業がある。
- 毎月1回、60の組合を対象に調査を行っており、運送事業者も6社ほど含まれている。組合員の課題として、燃油価格、従業員不足が挙げられている。この協議会で解決できる方法が見つかれば良い。

（持光委員代理）

- 本会は農畜産物や関連資材等を取り扱っている。季節変動で荷動きが活発な時期があり、天候等も影響し、一時的に荷が増加することもあり、平準化はなかなか難しい。
- 荷動きが集中するなかでは、混雑してすぐに引き取れない場合もあるので、事前に段取りをしているが、時々環境によっては変わる。物の動きを考えて、荷受け時の時間改善を行いたい。
- 荷役作業の省力化等、より効率的な方法を考えて改善することが、労働時間の改善につながると思う。

（山本委員）

- 弊社は住宅の部材を製造し、施工現場へ送っている。

- ドライバー不足という課題があることは認識している。
- トラックは、150台／日の場合もあれば、300台／日の場合もあり、安定的な供給が出来ていない。営業部門に出荷の平準化を依頼しているが、顧客の都合もあり、なかなかうまくいかない状況である。
- 長距離の運行となると、1日の拘束時間が13時間以内にはできないと思うため、福岡や岡山に出荷拠点を設けて、「出荷拠点までの運行」、「出荷拠点からの運行」という取り組みを行っている。
- 協議会に出席して、会社としても長時間労働が解決できる方向にすすめば良い。

7. 資料説明（資料4）

議題4：トラック輸送における長時間労働の実態調査について

資料4「実態調査概要案」の説明（山口運輸支局・山口県トラック協会） 一省略一

8. 実態調査に関する意見交換

（河崎委員）

- 改善できる点については改善しなければならないが、厳しい経営状況である。
- 荷主の要望に応じ長時間労働が生じている。実態として、弱い立場であるが、荷主の理解を得るために、どこまでできるかである。荷主にも問題がある企業があり、荷主名を公表することも考えなければ、難しいのではないかと思う。運送事業者から意見が言える仕組みが必要である。
- 少子化によるドライバー不足も深刻である。

（吉田委員）

- 実態調査について、運転者から会社に提出することになっているが、運転者が不当行為を受けることの無いようにする必要がある。

（高橋委員）

- 運転者が不当行為を受けることが無いようにする。

（末永座長）

- 実態調査を行うことによって、改善が進めばよい。

（平井支局長）

- 実態調査により事業者の意見を抽出して、次のステップに進むことになる。

9. 閉会挨拶

（河田中国運輸局長）

- 取引環境・労働時間改善協議会を各県で行っており、行政がきっかけとなって、3、4年をかけて検討することは珍しく、有意義なものとしたい。
- 運転者の労働環境が悪いことが人手不足につながっているのか、人手不足が労働環境の悪化につながっているのか、どちらが先であるか。労働力不足は全業種の課題でもあり、長期にわたる大きな課題である。
- 物流全体がどういう形で行われると良いかを視野に入れて、大きな意味で様々な議論をする必要がある。モーダルシフトの必要性もそうだが、拠点の考え方もある。拠点を設けることは、荷主と運送事

業者双方の立地にも影響する。

○長い目で見て、どうすれば荷主と運送事業者双方のメリットになるかを考えて、協議する必要がある。

閉会の挨拶（山口運輸支局）　－省略－