

## 第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山梨県地方協議会議事録

日時： 平成27年7月28日（火） 14:00～15:30

場所： 山梨運輸支局 2階会議室

出席： 別添出席者名簿のとおり

### I. 開会

能坂局長あいさつ

能坂

山梨労働局の能坂でございます。皆様方におかれましては、労働行政の推進に御協力を賜っておりますことに、厚く御礼申し上げます。今般、「第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山梨県協議会」を開催するに当たり、委員の皆様にはお忙しい中、御就任いただきまして誠にありがとうございます。

この協議会は、本年5月20日に中央で開催された第1回中央協議会を受けて設置されたもので、名前のとおり取引環境と労働時間の2つの要素があることから、山梨運輸支局や山梨県トラック協会と共同で事務局となっています。

本協議会の立ち上げの経緯を説明しますと、労働時間法制の見直しについて労働政策審議会で議論いただいた際、改正労働基準法案の「中小企業における月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率の引上げ（25%→50%）」については、「中小企業において特に長時間労働者比率が高い業種を中心に、関係行政機関や業界団体等との連携の下、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進めることが適当」「中小企業の経営環境の現状に照らし、上記改正の施行時期は他の法改正事項の施行の3年後となる平成31年4月とすることが適当」との建議がなされたところであり、将来、トラック業界のうち、割増賃金率の引上げが猶予されていた中小企業にも適用されることとなります。

トラック運転手を取り巻く状況については、総労働時間が長い実態にあり、労働者の心身の健康に影響するだけでなく、昨今物流業界で大きな原因となっている労働力不足の一因ともなっています。また、「大企業」より「中小企業」に属するトラック運転手のほうが、長時間労働が認められ、脳・心臓疾患を理由とする労災補償支給決定件数も他の職種より多い状況です。

トラック運送業者の皆様とお話をしていく中で、厳しい経営環境の中で割増賃金率を引き上げるのは困難であり、むしろ、長時間労働を抑制し、労働時間を短くしたいという話もございました。

労働時間の改善は、トラック関係者のご努力はもとよりですが、荷主の皆様にも御協力いただき、「手待ち時間」や「手積み手卸し作業」などの時間を短縮いただく取組も必要不可欠でございます。

このため、中央のみならず、各県にも協議会を設置し、県ごとの問題点等を

明らかにし、トラック運転手の労働時間を短くするような対策を進めていきたいと考えております。これによって、長時間労働を削減することで業界の労働力不足を解消し、トラック運転手の人材確保につながると考えております。

本協議会は、山梨県庁、各種団体、労働組合、そして山梨を代表する企業の皆様に御参画いただいております。皆様の英知を集めて是非トラック運転手の労働環境を良くしていきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

長谷川次長あいさつ

長谷川

重ねてのご挨拶で恐縮です。関東運輸局の長谷川です。

今ほど労働局長様からご指摘がございましたとおり、さまざまな課題がある中で本日の会議に至っているということでございます。わたしも関東運輸局としましても、トラック輸送について、これは今に始まったことではないですが適正な取引、あるいは長時間労働といったいくつかの課題を抱えているわけですが、これらはどうしてもトラック事業者サイドだけの努力だけでは解決がなかなか難しいという現実もございます。そういった意味で今回こうして荷主の方にもご参加いただいたことで議論を深めることができるよう願っているところでございます。

また、先ほどご指摘もいただきましたがトラック業界は人手不足が顕著になってございます。これは私どもが担当している業界すべてに共通するテーマになっており、トラック業界のみならず、タクシー、バス、パイロット、整備士、その他船員等々、交通事業に携わる多くの分野でこういった事態が起きております。その中でもとくにトラック業界における人手不足というのはかなり顕著なものが昨今認められ、このことが日本の経済にとって滞ることとなってはいけないという思いでおります。ぜひともこの山梨におきましてもそのようなことがないようにみなさまのお力を頂きながら解決にあたって参りたいと思います。

そうした意味では一般的なものには留まらず具体的なことにまで踏み込んで議論ができるよう願っております。

この協議会は少し時間をかけてじっくりと検討を深めるということが出来る機会ではないかと認識しておりますので、みなさまのお力添えを改めてよろしく願います。

## II 議題

### 1. トラック輸送における取引環境・労働時間改善山梨地方協議会について

資料1にもとづき事務局（山梨運輸支局）より説明

常葉 委員の任期はどのようになっているのでしょうか。例えば当職が異動等で交替となった場合、後任が引き続きとなるのか、改めて任命するのか。

小塚 引き続きということをお願いしたい。

### 2. 労働基準法等の一部を改正する法律案について

資料2にもとづき事務局（労働基準局）より説明

### 3. 協議会の運営等について

資料3にもとづき事務局（山梨運輸支局）より説明

知見寺 パイロット事業というのはどのような形で進めて行かれるのかご説明をお願いしたい。

穴田 まずは中央の第二回目の協議会のものを見ながら改めてご説明させていただく形になります。

知見寺 文書中に「パイロット事業にかかる荷主企業の選定」とありますが、そうすると荷主側、荷物を出す側にモデル的なことをやってもらうということなのでしょうか。

穴田 荷主企業さまだけということではなく、運送事業者さんと一緒にやっていただく、ということになります。

知見寺 わかりました

常葉 荷主企業さんだが、発荷主さんと着荷主さんというのがあるはずなので、そのことを加味して選定してもらえればと思います。

穴田 はい。考慮いたします。

### 4. トラック運送事業における長時間労働の実態調査について

資料4にもとづき事務局（山梨運輸支局）より説明

### 5. その他

伏見 質問させてください。資料4、④の調査スケジュールについて、調査書の回収はどのように行う予定なのか教えて頂きたい。

穴田 今回の調査は協会さんから事業者さんに送られ、ドライバーさんに渡され、

回収も事業者さんを通じて協会に集められることとなります。

坂本 対象者（ドライバー）は会社の方で決めて良いですか。

穴田 そのとおりです。

坂本 調査を請け負った場合、ドライバーはこちらで決めて良いか。また、実情をありのまま記載するとどうしても法令基準に合致しない場合が出てくるが。

穴田 この資料を私どもの監査や労働局の監督に一切使いません。そこは実態の把握をさせていただきたいということでございます。これに関しては法違反云々は考慮していただかなくて結構です。

原 今回のこの協議会がドライバーさんの労働時間の改善のためということは理解していますが、最終的にどこを目指していくのか、ということをお聞かせ頂きたい。

穴田 現状、具体的な数字の目標などはないが、さまざまな誘因を分析し、一つ一つ改善していくためのターニングポイントとしての結果が得られれば良いと考えています。

坂本 この調査票に渋滞の有無について記載があれば、より実態的にわかるのではないのでしょうか。そのような欄があればもっと良いデータが取れるのではないのでしょうか。乗務員の話聞きければ渋滞のない配送先の方が遠くても楽だ、という話も聞いたことがあります。そのような場合ハンドル時間も変わってくると思います。

穴田 調査票様式そのものは変えられませんが中にお書き添えいただくなどしていただくよう指示していただければと思います。

五十嵐 そのようなことも含め、事務的な部分はまた協会と相談して頂ければと思います。

常葉 労働時間の関係でいえばトラック運転手の場合は293時間、年間で言えば3500時間働くことになり、製造業などに比べ労働時間が非常に長い。目標数値はそれを可能な範囲で下げただけの一番いい。もう一つは3/6協定があると対象にならない、ということもある。労働時間は「告示」なので法的拘束力もない。いきなり数字という形で目標をだされても難しい部分はあるのではないかと思う。「少しでも改善していく」という方向にしていた

できればと思う。

五十嵐

この協議会はまさにそこに目的があると思います。  
調査にご協力いただく各会社さんにはご負担になる部分もあろうかと思うが、是非お願いしたいと考えております。

望月

倉庫協会としても手待ち時間は発生している可能性があるが、各会員に聞いて実際どのような問題があり、どのように努めている意見があれば確認してまたご報告させていただきたいと思います。

仲澤

平成30年度に普及・定着ということになっているが、実際の普及定着の度合いについての評価はどのように表すのでしょうか。時間数を比較するような評価になるのでしょうか。

五十嵐

それもありますが、もっと取引実態や適正運賃に通じる部分もあるかと思えます。定着について、フォローアップはロードマップに示されている以降も行っていくという方向で良いと思いますがいかがでしょうか。

小塚

その通りです。

Ⅲ 閉会