

第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善京都府地方協議会
議事録

1. 日時

平成27年8月4日（火） 14時00分～15時30分

2. 場所

京都運輸支局3階 会議室

3. 出席者名

久本 憲夫	京都大学公共政策大学院 教授
(欠席)	京都商工会議所 産業振興部長
(欠席)	京都経営者協会 渉外担当部長
大里 茂美	京都府中小企業団体中央会 専務理事
湯浅 康平	京都倉庫協会 会長
清水 伸二	第一工業製薬株式会社 人事総務部長
森山 龍士	宝酒造株式会社 SCM部長
登坂 雄士	山崎製パン株式会社 京都工場セールス課長
金井 清治	一般社団法人京都府トラック協会 会長
西畑 義昭	株式会社アースカーゴ 代表取締役社長
穠山 裕次	全日本運輸産業労働組合連合会京都府連合会 執行委員長
森川 善樹	京都労働局長
志賀 英晃	近畿経済産業局 産業部次長（代理出席）
金指 和彦	近畿運輸局自動車交通部長（代理出席）
井上 景之	近畿運輸局 京都運輸支局長

4. 開会挨拶

- ・開会の挨拶（事務局）

省略

（森川京都労働局長）

皆様こんにちは。京都労働局長の森川でございます。

委員の皆さまにおかれましては、お忙しい中また本当にお暑い中ご出席を賜り、誠にありがとうございます。

この協議会は、名前のおとり取引環境と労働時間改善の 2 点についてご協議をいただくことを予定してございます。そのために運輸交通行政と労働行政の 2 つの行政機関がトラック協会とともに共同で事務局を担当してございます。

まず協議会が設けられるに至った経緯につきまして若干ご説明いたします。

今国会に労働基準法の改正法案が提出されてございます。まだ審議には入っておりません。この基準法の改正案を審議いたします厚生労働省の労働政策審議会というところでの議論がスタートでございます。といいますのも、長時間労働を抑制するというか、労働時間法制のあり方を検討する前に、長時間労働を如何に抑制するかという議論、長時間労働を抑制するために前の制度改正の時に時間外労働に対する割増賃金率、すでに大企業では時間外労働が月 60 時間を超えた場合には 5 割増となっていますが、中小企業については猶予措置が取られていたということでございます。

これをどうするかという議論の中で、審議会では「厳しい業界もある」という意見が出ておりました。また、トラック輸送の業界からは、「厳しい経営環境の中、割増賃金率の引上げは難しい」という意見、あるいは「割増賃金というよりは、トラック業界の労働時間を短くしたい」、「業界の努力だけではなかなか進まない」といった様々な意見を頂戴していただいております。結果として、その審議会の報告書の中では業種によっては自助努力だけでは改善できない問題があり、関係省庁・業界団体と連携して総合的な政策対応が必要ということになってございます。

厚生労働省におきましては、これまで労働という面から議論をしておりましたが、荷主を含めましたいろいろな側面があるということから、国土交通省と協議を行った結果、法案の国会提出を契機として、取引環境と労働時間の 2 つの要素を併せた協議会を作って、トラック運転者の労働時間が短くなるような対策を進めていくことになりました。さる 5 月 20 日には中央で改善協議会が開催され、近畿におきましても 7 月 24 日の大阪府を皮切りに各府県で改善協議会が開催されているところでございます。

では京都の状況はどうかということでございます。トラック運転者の労働時間、これは京都府の毎月勤労統計調査で平成 26 年のデータを見ますと、運輸業・郵便業の事業場の一般労働者の年間総実労働時間が 2,381 時間で、全業種平均の 2,051 時間と比較すると年間 330 時間以上も長く勤務されているという結果になってございます。また、トラック運転者

が長時間労働を原因として脳・心臓疾患を患い、不幸にして亡くなられた方、これは全国ベースの数字ですが年間約 300 件前後の労災認定に対して、その約 3 分の 1、100 名近くが自動車運転者という厳しい現実があります。

また、そのような厳しい状況が世の中に知られて、結果としてトラック運転者になろうとする方が少なくなっているという状況がございます。こうしたことが続きますと結果として物流が止まってしまう。そういったことになりますと、それこそ経済全体にとっても非常に深刻な影響を与えるということで、私どもも取引環境を整えながら、トラック運転者が長時間働くことなく、業務もしっかりできる労働環境の整備を進めていくことが重要であると認識しております。

こうしたことを踏まえまして、この協議会では、学識経験者、経済団体、荷主企業、トラック運送事業者、労働組合といったさまざまな立場の皆様にご就任していただいております。行政機関としては、私どもの他、近畿運輸局・近畿経済産業局にもご参加いただいております。委員の皆さまには、是非有意義な議論を重ねていただきまして、トラック運転者の労働時間が短縮されるとともに適正な取引環境の確立が図られ、業界の健全な発展に寄与するよう祈念いたしまして本協議会の開催にあたってのご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

5. 資料説明

(事務局)

- ・資料 1、2、3、4 参考資料 1、2 の確認
- ・出席者の紹介

6. 議題 1 について

(事務局)

- ・協議会設置要綱(案)について京都運輸支局輸送・監査部門 伊藤首席より説明。委員の承認を得る。
- ・設置要綱に基づき座長に京都大学公共政策大学院教授 久本憲夫氏が選出される。

(京都大学公共政策大学院教授 久本座長) 就任挨拶

今、座長にご指名いただきました京都大学の久本です。一応学識経験者ということになっておりますけれど、労働時間問題に関してはかなり専門的にやっていますので詳しいとは思いますが、トラック業界ということになりますと、なかなか私もよく分かってないところがありますので色々教えていただきたいと思っております。よく分かっていないと申しましても、物流というのは誰でも日常的にお世話になっているわけで、まさしく日々インターネット化が進んでいますけど、その中でも重要だと思っております。物を動かさないと動かない、電波で物が移動することはありえないわけですから。その中で、世界的にもそうで

すし、国内でもそうですけれど、やはり主流はトラック運送だ思っております。日本経済を順調に血液として物を動かしていく仕組みというのは非常に大切です。そういったところで働く人たち、企業もそうですけれども、働く人たちがやはり生き生きと自負をもって活動できるように労働環境、企業環境を整えていくことが非常に大切だと思っております。

この協議会は、今ありましたように労働基準法改正というのが直接的な契機、きっかけであるとお話がありました。なるほど割増率の増加というのは短期的にみればやはりコストアップに繋がるわけです。だから大変ではありますけれど、しかし、これをより上手く生産性をあげて効率をすすめる。それから労働条件をよくすることは職場の魅力アップに繋がりますので。私の関心からすると、むしろ今、男女共同参画社会と言われておりますけれども、とにかく男性も女性もどんどん働いていくということになりますと、今までお父さんがとにかく長時間でも働いて収入多くもらって、奥さんは家庭というパターンだけでない人たちが主流になってきているんですね。そうすると、そういったパターンも、私はあって当然だとは思いますが、そういうふうを考えますと、長時間働くということが必ずしもよくない。夫婦とも働くともなると例えば女性ドライバーも少ないけれどもいると思います。こういう人たちが働き続けられる労働環境となりますと、やはり働き易いということが非常に大切になると思うんですね。だからそういった問題も含めてここで審議できるかどうか分かりませんが、何か検討できたらなと思っております。

7. 議題2、3について

(事務局)

- ・ 議題2 「労働基準法等の一部を改正する法律案について」を京都労働局労働基準部 監督課 岡嶋課長より説明。
- ・ 議題3 「協議会のロードマップ、今後の進め方について」を京都運輸支局輸送・監査部門 伊藤首席より説明。

(久本座長)

議題2、3についてご意見、質問ありましたらお願いいたします。

なし

8. 議題4について

(事務局)

- ・ 議題4 「トラック輸送における長時間労働の実態調査概要について」を京都運輸支局輸送・監査部門 伊藤首席より説明。

(久本座長)

かなり詳細な7日間の実態調査ということで、実施していただく当該の方には負担に

なると思いますけど、これも業界の実態を正確に把握するということが議論の出発点になると思いますのでご協力の程お願いしたいと思っております。議題2、3、4全体を通して何かご意見をいただければと思います。

(一般社団法人京都府トラック協会会長 金井委員)

本日の会議大変ありがとうございます。全国に6万3000社、働く方々が185万人の方がいる。皆様ご承知のごとく、行き過ぎた規制緩和の中で、この問題も覚醒してきている。長年に渡って運送業界が抱えてきた最大の問題である荷主である企業の方々も含め、こうした協議会の場を設けていただいたことに極めて深く感謝いたします。ありがとうございます。国におかれましても、運送業を所管されます国土交通省、労働者の処遇や労働環境を所管される厚生労働省に加えて、今回は初めてこの問題が経済全般に与える影響から荷主企業の協力がなければできないということで、経済産業省からもご参加をいただいている。本当に期待しておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

平成22年4月に労基法が改正され、月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率の引き上げが25%から50%にされた際、その適用が大企業のみとされ、中小企業には適用が猶予されておりました。大半が中小企業であります運送業者にとってありがたい措置ではあったものの、法律の主旨からすると「法の下での平等」に抵触し、いつまでも放置できないということが明らかになったということが大変大きな課題となっております。

ただし、トラック運送業という業務は、1日机に座って事務をしたり、決められて時間を製造ラインで作業するような事務とは異なり、「積み込み～移動～積み卸し」といった一連の作業の中で、道路事情や荷主都合による手待ち時間など、ドライバーの責任でない時間延長が極めて多い職種であります。単純に労働時間を短縮できない事情もあることが大変難しいところであります。

また、この問題をよく考えてみますと、「結局のところ運賃の問題」と云われるように、荷主との相対的な力関係の弱さから適正な運賃がいただけず、結果、労働時間に見合った適正な賃金を払うことができないという図式であることから、今回の協議会の中では、是非、荷主の方々のご理解をいただいで少しでも改善できればと我々自身考えております。どうぞその点も一つよろしく願いいたします。

ただ、我々の業界内にあっても問題はあります。行き過ぎた規制緩和で運送業者が増えすぎております。過当競争が我々自身の足を引っ張っているという側面もあります。ご存じのように先ほど申し上げましたが、6万3000社、規制緩和の前は4万社ぐらいでした。それが50%近く増えた。これによって過当競争が充満して大変苦慮している。できれば法律に基づき、行儀の悪い事業者は退席していただいてもいいというぐらいの考えを我々業界は持っております。そのぐらいの意気込みで185万の労働者に対して是非この意気込みだけは表に出していきたいなと考えております。

いずれにいたしましても、この協議会での真摯な議論に加え並行して実施する実態調査

を含む一連の取り組みは我々運送業界にとってまさに千載一遇のチャンスであります。私も運送業界に携わり半世紀近くになります。その中であって、このように苦慮しているのは初めてです。どうか若い人たちに新しい息吹を与え、この業界が一步でも前進することを特に望んでおります。皆さんの叡智を心からお願い申し上げまして、私のご挨拶といたします。どうかよろしく申し上げます。

(全日本運輸産業労働組合連合会京都府連合会 穂山委員)

この度はまずはこのような影響力のある協議会に我々労働団体をメンバーに加えていただき感謝申し上げたいと思います。労働法規色々言われておりますけれども、長時間労働の実態を事業主又行政の方の面からも縮めていく、かなり影響力のある取り組みだと思っております。我々労働組合としても総労働時間の短縮というのは従来から言ってきましたけれども、今回の取り組みは非常に期待しているところでございます。

ただ、一点懸念するのは、おそらくこれの主旨は60時間超の割増率、猶予があったのが31年には猶予がなくなるよと、事業主はそれだけ長時間働かしたら人件費リスクもありますよと。ですから、きっちり実態を縮めなさいよということの主旨だと思いますけれども、ともすれば60時間超以上の割増率を払いたくないので、そこでなんとか切るような違う圧力がかかるというのが懸念するところでございます。

そういった意味からこの実態調査、非常にいい取り組みだと思うんですが、実態を本当につまびらかにするためには、事業主からのヒアリング又ドライバーも100人とありますけれども、結局事業主から、おそらくピックアップされた100人をやられるんだろうなと思っておりますが、可能であるならば、これはおそらくトラック協会を通じて事業主の情報を集められる。逆に労働組合側からもトラックドライバーの情報を集めるという方が明らか。若干齟齬が生じるのは、そこはあまり訴追しないということで、実態を集めるということの方が本当の実態が見られるのではないかと。事業主からチョイスしたトラックドライバーならば、ちょっとできあがった数字になるのかなあと懸念するところではありますけれど。

とはいえ、このようにして我々の事業の実態をこのような場で明らかにして、皆さんで議論していただくというのは非常に喜ばしい機会だと思いますので、今後の進展を私達も積極的に協力していきたいと思っております。

(久本座長)

どうもありがとうございました。労働組合のご懸念もあるということなんですが、労働組合は労働組合でやったらどうかという気持もしないわけではないんですね。両方突き合わせて齟齬があれば何故そういった違いがあるのかという議論をすると一層本当のところは分かってきますので。労働組合の方も色々言うだけでなくやっていただければ、非常にありがたいというのが私の思いでもあります。なかなか大変だとは思いますが。

(京都府中小企業団体中央会 大里委員)

中央会の会議は運送業者も荷主業者も両方いらしていますけれども、実はパートナーシップ会議でも会議中話しておりましたのは是非荷主業者も入って、一同に集まってお話できる機会があればということをお願いしていたんですが、このような協議会をもっていただいて非常にありがたいと思いますし、是非この協議会が実りあるものになるようお願いしたいと思います。

(久本座長)

どうもありがとうございました。会議の回数は限られておりますけれども、やはりここで色々な当事者の方が一同に会しておりますので、非常に貴重な機会だと思います。どんどん発言していただいてより良い制度を作っていければと思っております。

ご意見も一通り出尽くしたと思いますのでとりあえず議事は終了させていただきたいと思っております。

最後に私の方から一言。非常にスムーズに議事進行を進めていただきありがとうございます。先ほども申しましたけれども、この審議会、回数は少ないですけれども、やはりこういう場を通じて相互理解を深めるというのは非常に大切なことだと思っております。こういった協議会を形式的なもので終わらせずに如何に実質的にするか。せっかく皆さん貴重なお時間を使って来ておられる訳ですから、実質的な協議をしたいと思っております。そういう意味では事務局から出されるテーマ、資料とか説明があるんですけれどもそれ以外でも、荷主の方々からのご意見とか、色々言われるけれども実はこういう事情はどうするんだ、というお話も本当はお伺いしたいところですし、労働組合の方も皆さんでやられた問題意識も出していただけるとありがたいですし、もちろんトラック協会の方々には法律を守れないような企業は退出してもらおうということは実は業界にとってはいいことじゃないかと気がするんですね。イメージ下げてしまうようなところは退席してください、しっかりした企業だけが残るんだということが、ある意味では業界のイメージを上げることができるので。そういった視点で取り組んでいただければと思っております。

それでは事務局に議事をお返ししたいと思います。

9. 閉会挨拶

(近畿運輸局 金指自動車交通部長)

本日はお暑い中お集まりいただきありがとうございます。本来であれば局長が参加して皆様と意見交換させていただくべきところですが、あいにく局長の交代の時期に重なりまして本日は代わりに私が出席させていただきました。

これまでにこの協議会、近畿六府県のうち今日で五つ全て見て参りました。まとめてご紹介させていただきますとトラック輸送、国内貨物に占める割合が九割です。まさに消費

者、利用者の方々に荷物をお届けすると言う意味では社会インフラそのもの、日本の経済を支えているものだという認識と、あとその大事な社会インフラが今非常に厳しい環境に置かれている。人手不足、長時間労働、そういったところが出席者の方々の間に認識共有されたということが一点。

これからじゃあどうしたらいいのかというと、まさに今手をつけなければこういう重要な社会インフラが持続的に機能していかない、そのためにはまず全体像をきちんと把握をして将来の物流が持続可能なものになるように取り組んでいかななくてはいけない。併せて、やはりこの実態を我々関係者だけではなく広く世の中にも発信をして問題提起をしていくのも大事でないかというご意見もいただいております。

そういった意味で本日お集まりいただいた皆様はやはり運命共同体だと思いますので、これから長きに渡りますけれども四年間あつという間だと思います。議論を密にして一つでも、少しでもより良い方策、そして産業にしていけるようにご協力いただければと思います。本日はどうもありがとうございました。

以上。