

**第4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
議事概要**

1. 日 時

平成28年8月19日（月） 14時00分～15時20分

2. 場 所

京都府トラック協会 3階 会議室

3. 出席者名

久本 憲夫	京都大学大学院経済学研究科 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
岩野 正義	京都倉庫協会 事務局長 （代理出席）
齊内 直文	第一工業製薬株式会社 総務部長
森山 龍士	宝酒造株式会社 S C M部長
小曾川 太郎	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
穂山 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
小野里 八郎	京都労働局労働基準部長 （代理出席）
丸山 力	近畿経済産業局 産業部次長 （代理出席）
大辻 統	近畿運輸局自動車交通部長 （代理出席）
井尻 憲司	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）
- ・出席者紹介

（近畿運輸局 大辻自動車交通部長）

・トラック運送業は日本の産業を支える非常に大事な産業であるが、ほとんどが中小企業であり、荷主との取引関係で弱い立場にある。実態調査の結果から、約1時間から2時間の手待ち時間を抱えていることや、書面化されていない荷役料金ほど収受できていない実態が明らかになった。

・労働時間短縮に向けて『荷主側で必要と思われる対応』としては、「配達先での手待ち時間削減への口添え」を望む回答が多くあった。

・国土交通省は厚生労働省とともに、今年度と来年度の2年間で実施しますパイロット事業を通じ、これらの課題を解決する糸口を見つけ、取引環境の改善や長時間労働の抑制に向けて取り組んでいきたいと考えている。

5. 資料説明

（事務局）

資料1、2、3、4、5－1、5－2の確認

（久本座長）

・今回の協議会のメインはパイロット事業であり、今日は京都におけるパイロット事業はどのようなものなのか報告いただけたと思う。

・議題3では、国土交通省のほうで行われているトラック運送業の適正運賃・料金検討会について報告をお願いしたい。

・長時間労働の問題をどう解決していくかという問題もあり、近年であれば労働力不足という問題も非常に大きな課題になっていると考えている。

6. 議題1について

（事務局 京都運輸支局 藤原課長）

資料1について説明

7. 議題2について

（事務局 京都労働局 岡嶋課長）

・パイロット事業の説明をさせていただきたいと思う。

・本年度の当協議会の取組みでは、「パイロット事業」の実施が重要な要素の一つとなっている。

・パイロット事業とは、資料2のタイトルの下の黄色い枠の【事業概要】のところに書いているように、「トラック運転者の長時間労働等の問題点・課題を改善するために、発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員とする集団を対象として実施する実証実験」ということになる。

全国の各地方協議会において取組まれ、最終的にはガイドラインを作成し、その普及・定着を図る取組みの一環ということになる。

このパイロット事業は、厚生労働省が平成24年度から毎年全国10数か所で委託事業として実施してきた荷主企業と運送事業者の協力による「トラック運転者の労働条件改善事業」がモデルとなっている。

今回のパイロット事業では、労働条件改善事業をさらに発展させ、荷主企業を「発荷主」と「着荷主」の双方に拡大し、この発・着荷主の間の荷を運ぶ「運送事業者」とともに対象集団を構成してもらい、対象集団における荷の運送という流れの中で、トラック運転者の勤務実態はどうなっているか、仮に労働時間等について問題があるとしたら物流の工程の中で何が原因となっているのかを探り、課題・問題点を改善するためにどのような取組が考えられるかを検討し、実際に改善策を実践してもらう。その後、年度の終わりに実践してみて効果があったのか、あるいはなかったかといったことを検証し、結果を取りまとめる。

パイロット事業とは、このような発荷主、運送事業者、着荷主の流れを捉えて行う実証実験ということになる。

・事業の進め方について、事業の実際の進行管理は、厚生労働省から事業を受託したコンサル会社「日通総合研究所」が担当する。京都のパイロット事業では、日通総研からチーフアドバイザー、アドバイザー、事務局員の3名の担当者が配置されている。

厚労省の委託事業としてパイロット事業が実施されるのは京都を含め20都道府県だけであり、その他の27県については国土交通省又は公益社団法人全日本トラック協会の予算で事業が行われることになっている。いずれの予算であってもパイロット事業の大筋はそれほど変わらないと思うが、これから説明するパイロット事業は、京都など20都道府県で取組まれるものに共通する枠組みである。具体的な流れは資料2のとおりで、年度内に3回の検討会を開催することになっている。

第1回の検討会は、本日の協議会の後、9月上旬の間に開催するべく現在チーフアドバイザーが対象集団の各事業場の担当者と調整中で、一昨日、日通総研のチーフアドバイザーを確認したところ、9月の6日または7日の開催で現在最終調整中とのこと。

第1回検討会では、事業の進行役である日通総研のチーフアドバイザーと対象集団の発・着荷主、運送事業者の方が集まり、発荷主から着荷主までの物流の流れの中の現場実態を把握し、問題点を抽出するためのチェックリストを各事業場の担当者に配布する。そして、今後の取組について参加者間で合意形成する。これが最初のステップになる。この

検討会には協議会の事務局を担当している職員も同席をさせていただくということで対象集団のほうには了解をいただいている。

その後、チーフアドバイザー又はアドバイザーが、荷主企業や運送会社を個別に訪問し、関係者からのヒアリングや日報等の情報を収集し、さらに回収したチェックリストの内容等も踏まえて、現場の詳細把握を行う。現場の詳細把握が終われば、チーフアドバイザー等が長時間労働等の問題点の要因の整理と改善メニューの検討を行う。ここまでの、第 1 回検討会を受けての取組みとなる。

そして、10～11 月に第 2 回目の検討会の開催となり、ここではチーフアドバイザー等が把握した実態を報告するとともに改善メニュー案の提示を行い、改善メニューの実施の可否等を精査する。

その後は、実際にそれらの改善メニューを各現場で実践し、その後さらにチーフアドバイザー等が各現場を訪問して実践状況や改善結果等の実態把握を行う。

これらの取組を経て、実際に効果があったのか、なかったのかといったことを議論した上で、最後に年度末に第 3 回目の検討会を開催して報告書として改善結果の取りまとめを行う。

なお、第 1 回目の検討会で配布するチェックリストについて、簡単に紹介すると、「発荷主企業様用」、「元請運送事業者様用」、「着荷主企業様用」と分かれている。実際には、元請運送会社の下請用の「実運送事業者様用」を加えた 4 種類のチェックリストがあるが、京都の対象集団では対象となる下請運送会社がないのでお付けしていない。

・次に京都におけるパイロット事業の対象集団について説明する。(資料 2 参照)

対象集団を確定するために、京都では、まずパイロット事業に協力していただく荷主企業を選定するところからスタートした。

今回は、発荷主と着荷主の両方に事業に協力していただく必要があるが、両者の力関係を考えてみると、一般的には着荷主の方が立場的に強いと考えられるため、着荷主から事業協力への了解が得られれば、着荷主から発荷主に対し当事業への協力を要請してもらえということも考えて、まずは着荷主の選定から始めた。

府内の複数の企業を候補として 4～5 社ほどを訪問したが、資料の選定理由にも記載しているとおり、その中で比較的安定的に配送される商品や部品の有無、事業取組みに対する考え方、検討課題の種類の幅広さ等を考慮して、資料右下の「ニチュ三菱フォークリフト(株)」を着荷主として選定させていただいた。

この会社は、元々「日本輸送機」という社名でフォークリフトの製造販売を行っている会社だったが、2013 年に三菱重工業のフォークリフト事業部門と事業統合し、現在に至っている。労働者数約 1,160 名、売上高約 2,600 億円という大きな企業である。

このニチュに事業参画への協力をいただき、その上で発荷主を選定した。

安定的にニチュに部品等を納めている発荷主の方が事業に取組みやすいだろうというこ

とで、ニチュとご相談した結果、石川県小松市の「小松シャリング(株)」を発荷主とさせていただいた。この企業は、フォークリフトの部品であるボディーの鋼板やその他の部品をニチュに納めている企業である。労働者数約 220 名で、新日鉄住金と建設機械の「コマツ」がグループ企業である。

したがって、小松シャリングからその部品の運送を請負っている石川県小松市の「松川運送(株)」についても、運送事業者としてパイロット事業に参加いただくようお願いし、ご了承をいただいた。松川運送は、労働者数 15 名、車両台数 15 台ということで、そんなに大きな運送会社ではない。

当初のニチュの情報では、松川運送は、別の運送会社に運送業務の一部を請負わせているということだったので、その下請運送会社も対象集団に入っていたと予定をしていた。

というのは、厚労省のパイロット事業の仕様書では、「発荷主、着荷主及び運送事業者の計 4 社以上で対象集団を構成」するとされているからである。

しかし、実際には松川運送は、ニチュに配送する部品については自社のみで担当しており、下請を使っていないということが判明したため、ニチュに部品を配送する別の運送会社の「(株)ミクニランテック」のご了解をいただき、事業に参画していただくこととなった。

ミクニランテックは、大阪府堺市に本社を置く運送会社でグループ全体では労働者数は約 185 名・車両台数約 170 台となっているが、長岡京市にある京都営業所だけでみると、労働者数 26 名、車両台数 10 台となっている。

松川運送が小松シャリングから部品を運送する際、ニチュからの依頼によりその一部をミクニランテックで降ろして、ミクニランテックではニチュからの指示に基づきニチュに部品を届けるという業務を担当しているようだ。ミクニランテックでは、これとは別にニチュの完成品であるフォークリフトを全国のユーザーに搬送するという業務も請負っているようであるが、この場合はニチュが発荷主となるため、このフロー図では記載していない。また、このミクニランテックはニチュの構内作業全般を請け負っている。

以上の 4 社で今回のパイロット事業に取り組んでいただくこととなっているが、インターネット上で公表されている各社の情報を資料として添付しているので、こちらもご参照いただきたい。

・今回のパイロット事業で、改善に向けて取り組んでいただく検討課題や問題点をどのように決定していくかということであるが、最初に申し上げたとおり、第 1 回目の検討会での意見交換や事業場が記入したチェックリスト、事業場でのヒアリング等現場の詳細把握等を材料として、各事業場の担当者とチーフアドバイザー等が話し合っていて決めていくことになっている。

一般的に考えられる検討課題としては、たとえば、

- ・集配時の荷主都合による手待ち時間を解消することによる労働時間の短縮化

- ・集配ルート見直しによる作業の効率化や労働時間の短縮化
- ・高速道路の利用促進による労働時間(運転時間)の短縮化
- ・荷役作業・付帯作業の内容や分担を書面・FAX・メール等で予め明確にすることによる荷役作業等の時間短縮や作業効率の向上

といったことなどが考えられるが、あまり事務局で枠をはめずに、トラック運転者の長時間労働の解消や荷役・付帯作業における問題点を改善していく観点から、事業場の担当者の皆様に幅広く検討していただき決定をしてもらおうと考えている。

・補足として申し上げますと、パイロット事業は本年度と来年度の 2 年間にわたり実施されることとなっている。

今年度の対象集団を単年度の事業として実施し、来年度は全く別の対象集団を選定してパイロット事業に取り組むこともでき、今年度の対象集団を来年度も継続して指定し、引き続き別の角度から深堀して事業に取り組むということも可能となっている。平成 29 年度にどのように進めていくかは、今回のパイロット事業の検証結果等を踏まえて検討していきたいと思う。

(久本座長)

・パイロット事業の中心は長時間労働の要因の整理・改善メニューの検討というところになるかと思う。

・これを機会に長時間労働だけでなく、一般的な作業の効率化、無駄なものを減らしていくことが重要になってくると思う。

・パイロット事業自体はチェックリストをベースに日通総研をアドバイザーとして四者で検討していただくということになる。ただ、その結果だけを聞くというのも問題があるので、事務局より提案いただいているが、協議会の事務局である京都運輸支局、京都労働局、京都府トラック協会のメンバーも検討会に参加させていただき、本協議会の意見も反映できる方向がいいのではと思うので、パイロット事業の検討会を本協議会のワーキンググループとして位置付けて、協議会のメンバーが内容に直接関係できるようなかたちにしたいと思う。(←異議なし)

・パイロット事業の検討会については、本協議会のワーキンググループとして位置付け、それぞれ具体的に検討会のほうに参加していただきたいと思う。

・パイロット事業は始まってみないと分からないところがあり、検討会を踏まえた議論になるのだろうと考えている。

8. 議題 3 について

(事務局 京都運輸支局 藤原課長)

- ・7月13日に開催された「第1回トラック運送業の適正運賃・料金検討会」の資料を入

手したので、その概要等についてご報告させていただく。資料３に基づき報告させていただくが、詳細については、後ほどご覧いただければと思う。

・この検討会は、中央協議会のワーキンググループとして設置されたもので、メンバーとしては、次のページに委員名簿があるが、学識経験者、厚労省、経産省、国交省で構成されている。ちなみに座長は、京都大学の藤井先生となっている。

次のページ、資料１とあるが、このなかで目的等が書かれている。第２条にあるが、この検討会の目的は、中央協議会で取引環境改善に向けた議論に資するものとして、適正運賃・料金収受に向けた方策等を検討し、協議会に対し助言等を行う、とある。

そして、目的達成のため、第４条で、協議会における議論のきっかけとして、適正運賃・料金収受に係る論点整理と議論の方向性等を協議会に助言する、などとなっている。

・議題２の「運賃関係のこれまでの議論」ということで、次の資料２では、事業規制の変遷、参入及び運賃規制の比較、運賃の規制緩和時における議論、「最低車両台数・適正運賃収受ワーキンググループ」における議論と検討結果等について説明された。

次の議題３の「独占禁止法の概要について」では、運賃・料金の議論には、独占禁止法との関係もあるため、資料３の赤字の部分にあるが、事業者による不当な取引制限や、事業者団体による競争制限的な行為等を禁止していることなどについて説明を行い、行政指導に関する考え方も説明された。

・続いての議題４「議論の方向性について」が、この検討会の柱になる。(資料４)

トラック事業者からよく聞かれる意見ということで、大きく分けて、青枠で①、②、③とあるが、「目安となる運賃を定めて欲しい」「原価計算に基づく受注を徹底すべき」「運送以外のコストを適切に収受できるようにして欲しい」とある。

その裏のページで「今後の進め方」として、これら①～③の意見を踏まえて、早急に検討を進め、運賃・料金が適正に収受できない原因について、更に分析・検討すべきといった提案を事務局が行っている。

・最後の議題５の「適正取引に係る取り組み」について、資料５の１枚目の１・２・３とある「下請・荷主適正取引の推進」、「軽油価格高騰対策」、「書面化の推進」などの取り組みを紹介して、また、平成２８年２月の調査結果で見つかった課題の報告と、適正取引の取り組みを一層浸透させるには、こういった方策が必要なのか問題提起を行った。

・最後に、この検討会の中で、委員やオブザーバーからの主な意見をご紹介させていただく。

・「サービスを提供しているにも関わらず、その対価を受け取れていないのであれば、対価

を取れる仕組みを考える必要があるのではないか。その方策として、運賃と料金とをきちんと区別して提示するというのが一つの考え方ではないか」

- ・「運賃等の価格決定のメカニズムに行政が直接介入してうまくいった例は無いのではないか。事業者団体が価格決定のメカニズムに介入することは独占禁止法に抵触するので避けるべき」
- ・「運賃とは別に料金が収受できていない実態がどうなっているのか、具体には待機料金、附帯作業費、高速道路料金など、実態がどうなっているのか事業者にアンケートを行い、実態を調べてみてはどうか」
- ・「事業者だけではなく、荷主などの意見も聞くべき。」
- ・「問題の構造、多岐にわたる問題があるので、全体像を明確化する必要がある。そのため、実態を把握するためのアンケートの実施についても工夫が必要ではないか」

という意見等が出された。

なお、検討会の今後のスケジュールとして、

- ・まず、アンケート等を通じて事業者をはじめ、関係者から意見を聞いていき、秋頃を目途にアンケートの制度設計として開催したい。
- ・全体としては、中央協議会のスケジュールの関係もあるので、現時点では確定することはできないが、今後も検討を進めていくとのこと。

(全日本運輸産業労働組合連合会京都府連合会 穂山委員)

- ・運賃料金検討会の資料をいただいたが、ストーリーとして荷主の指示で長時間労働が発生している、手待ち時間が荷主の都合で発生していることがトラック労働者の長時間労働が発生している原因ではないかとされており、その捉え方は問題ないと思う。
- ・運賃料金検討会の内容と今後のパイロット事業のワーキンググループの関連性について、今後パイロット事業のなかでチェックリストに基づいていろいろ検討していくことになるが、このワーキンググループが作業しているなかで適正運賃の問題が長時間労働のキーになっているとなったときに、適正運賃の検討会の資料や作業に基づいてパイロット事業のワーキンググループの作業もそちらにシフトしていくことになるのか、それはそれでとりあえずチェックリストに基づいて作業を進めていくことになるのか。もしシフトするとなれば、非常に小さなところだけを作業をして、この協議会の本来の目的であるトラックドライバーの長時間労働の問題という大きな問題を逃してしまうのではないか。

(事務局 近畿運輸局貨物課 後藤課長)

- ・運賃の検討会は中央の協議会の下にあるので、運賃の検討会に47都道府県で起こっているパイロット事業の問題点は本省を通じて上げていくことは可能だと思う。そういう面の反映はあるかと思うが、運賃の検討会で今年度大きな結果が出てくるとも聞いていないので、パイロット事業に著しく方向転換は今のところ事務局として想定していない。

・ただ、パイロット事業は2カ年になるので新たな問題をうちの検討会から中央協議会に報告を上げていくなかで次年度以降には中央協議会の運賃検討会に何らかの反映はしていくことは可能かもしれない。

・今年度のそれほど大きな方向転換はないが、パイロット事業の検討会を協議会のワーキンググループとして位置づけているので、そこに事務局も出席してそういった意見は日通総研なりパイロット事業に参加している方にお伝えすることは可能なので、そういった意味で反映していくことはできると思う。

(久本座長)

・運賃料金検討会自体は本省のものなのでパイロット事業と直接関係してくるものではなく、あくまで参考資料という位置づけだと理解している。

・パイロット事業は適正運賃との関係でももちろんそうだが、労働基準を守らずソーシャルダンピングつまり格安で労働条件を無視したかたちで請け負う事業者を許さないということが一番重要で、そのために何を考えるかということだと思う。

・パイロット事業において、労働基準を守っているところに関して効率化を図ることはひとつの目的ではあるのだが、労働基準を守っていない業者があつたり増えたりすること自体が大きな問題なのでそれも含めて考えないと長時間労働の問題は解決しないのではないかと、パイロット事業だけでは解決しないのではないかと、そのあたりはどうか。

(事務局 近畿運輸局貨物課 後藤課長)

資料の最後につけているが、労働局は監督、運輸局は監査という手法、トラック協会には適正化事業、このあたりと一体だと思っており、そこはそこできっちりとやったうえで協議会の議論というのを事務局としては考えている。

(久本座長)

パイロット事業とは直接は関係ないかもしれないが、個々の協会に入っている事業者以外のアウトサイダーが増えてきたときに、従来のやり方だけで十分なのかが重要な問題であるかと思う。

9. 議題4について

(事務局 京都労働局 岡嶋課長)

・資料の4の改善基準告示のリーフレットを荷主関係団体の方に周知協力をしたいと思って作っている文書になるが、次のカラー刷りのリーフレットをご覧いただきたいと思う。

自動車運転の業務を主として行う労働者を使用する使用者に対しては、通常の労働基準法による労働時間規制とは別に、いわゆる「改善基準」に基づく労働時間等の規制も課されている。運送事業関係者以外の方については、この改善基準をご存じない方も多いと思

うので、最初に改善基準とはどういうものかを簡単にご説明する。

正式名称は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」という厚生労働大臣の告示になり、平成元年 2 月に告示され、以降数度の改正を経て現在に至っている。告示になる前、昭旧労働省の通達として労基署による行政指導が行われていたが、平成元年に労働大臣名の告示に格上げされ、以来、労基法とともに自動車運転者の労働時間等の労働条件改善の役割を果たしている。

改善基準は、トラック、バス、タクシーの 3 種類が決められているが、ここではトラックの改善基準について説明する。

ご承知のとおり労基法では、労働時間、休憩時間、休日の 3 つで労働時間等の規制が構成されているが、自動車運転者については、業務の特殊性に鑑み、改善基準において、①労働時間と休憩時間を合わせた「拘束時間」による規制と②勤務終了から次の勤務開始までの「休息期間」による規制が行われている。またこの他、労働時間の中で運転している時間、ハンドル時間だけに着目した規制もある。

主な内容としては、まず拘束時間による規制がある。①労働時間と休憩時間を合わせた拘束時間(始業から終業までの時間)については、1 日 13 時間以内にするように定められている。ただし 13 時間というのは原則であり、最大 1 日 16 時間までという例外が認められているが、拘束時間が 15 時間を超える日は週に 2 回までと決められている。

なお、1 日の拘束時間とは別に、1 箇月あたりの拘束時間の合計、これを総拘束時間と呼んでいるが、これを 293 時間以内とするように定められているので、仮に自動車運転者を毎日毎日 13 時間の拘束時間で勤務させるとすると、月 22 日の勤務を超えて勤務させると 293 時間の総拘束時間の枠を超えてしまうことになり、それ以上勤務させることはできないことになる。リーフレットには記載されていないが、1 箇月の総拘束時間 293 時間にも例外が認められている。それは、書面による労使協定を締結した場合には、1 年間における総拘束時間の総枠、1 箇月 293 時間×12 箇月＝3,516 時間を超えない範囲内であれば、1 年のうち 6 箇月までを上限として、1 箇月の総拘束時間を 320 時間まで延長することができる。たとえば、293 時間が基本になるが、これを上限の 320 時間まで 1 ヶ月だけ延長したということになると、293 時間から 27 時間延長しているので、特定の別の月では 293 時間より 27 時間少なくして 266 時間にしなければならない。年間平均して 293 時間以内に抑えなければならないという原則がある。

次に、休息期間について、勤務終了から次の勤務開始までの時間を休息期間として継続 8 時間以上とすることが改善基準で定められている。これは拘束時間と表裏一体のもので、1 日 24 時間－1 日の最大拘束時間 16 時間＝休息期間 8 時間以上とされているものになる。労基法ではこのような休息期間にかかる時間規制の規定は設けられておらず、改善基準告示のみで定められているものになる。

続いて、運転時間の規制について、これは大きく 2 つに分かれている。ひとつは 1 日の中でハンドルを握って運転している時間について、2 日を平均して 1 日 9 時間以内、また 2

週間を平均して1週あたり44時間以内としなければならないというもの。

二つ目は、連続してハンドルを握って運転している時間は4時間を限度とするというもの。リーフレットには記載されていないが、少なくとも4時間経過直後には30分以上の休憩時間を確保しなければならない。この30分間の休憩については、1回を10分以上とした上で分割することもできている。

このほか、時間外労働は、1日の最大拘束時間(16時間)、1箇月の総拘束時間293時間が上限とされており、休日労働については2週間に1回が限度とされている。

さらに、改善基準においては、①休息期間の分割付与の特例、②2人乗務の場合の特例、③隔日勤務の場合の特例、④フェリーに乗船する場合の特例というような例外規定が定められている。

トラック関係の改善基準の概要は以上のとおり。

・次に、リーフレットの下半分は、荷主勧告制度の紹介になっている。

この制度は、貨物自動車運送事業法第64条に定められているもので、トラック運送事業者が行った過労運転違反、最高速度違反、過積載運行等の違反行為について、荷主が指示するなど荷主の主体的な関与があった場合には、国土交通省が荷主名及び事案の概要を公表するなどの是正措置を勧告し、トラック運送事業者の違反行為の再発防止を図る制度になる。

今、ご紹介した改善基準告示と荷主勧告制度を荷主企業の皆様に周知することを目的として、厚労省、国交省、全日本トラック協会が協力して本リーフレットを作成したところであるが、この協議会の活動を知っていただく意味もあり、本協議会の事務局を担当しておいる3つの機関の名前で、府内の主要な経済団体にリーフレットの周知の依頼を行いたいと考えている。

その要請文書がリーフレットの前の資料4になる。要請先としては、この協議会に参画されている団体も含めて5団体を予定している。京都経営者協会、京都府中小企業団体中央会、京都府商工会議所連合会、京都府商工会連合会、京都工業会を予定しているが、これらの団体に、近日中に郵送でこの要請文とリーフレット100枚程度をお送りしたいと思う。

(全日本運輸産業労働組合連合会京都府連合会 穂山委員)

・改善基準告示については幅広く周知していただきたいし、法制化して厳罰化したほうが正常化につながるのではないかと思います。

・第2回の協議会のなかの事例発表のときに言わせていただいたが、改善基準告示の拘束時間293時間、1年間12掛けたら3500時間ぐらいであるが、労基法上の年間労働時間の週70時間に時間外労働の50%の割増率になる月60時間を足し合わせ12ヶ月掛けたら3000時間ちょっとになる。このアンバランスをどう捉えるのか教えていただきたい。

(事務局 京都労働局 岡嶋課長)

労働基準法というのはすべての業種に適用される最低基準の法律であり、大臣告示は自動車運転を主とする労働者を使用する使用者に対して適用されるものであり、労働局としては労働基準法を基本として改善基準の上限以内に収めるという指導を合わせて行っており、その意味では矛盾のないように思っているが・・・。

(全日本運輸産業労働組合連合会京都府連合会 穂山委員)

三六協定で 80 時間でも 100 時間でも結ばれたいが、残業時間が月 60 時間以上であると割増率 50%になるという規定の中小企業の猶予措置は解かれたと思うが。

(事務局 京都労働局 岡嶋課長)

現在国会で継続審議中になっている。

(全日本運輸産業労働組合連合会京都府連合会 穂山委員)

事業主にとってはすごく大きな規模だと思う。社会のツールである運送業は 3500 時間まで上げて、労働者にそれだけ賃金に跳ね返ってくればいいが、結局そのへんの割増率が適正に払われる、労働時間がちゃんとされている、というところとのからみになってくるので、片方だけルール上問題ない、払う払わないをどう管理をしているか知らない、となってしまうのは問題で、これを一体的に管理していかないと片手落ちになるかと思うので、そういう問題が現場では起こっているという認識をお持ちいただきたいと思う。

(久本座長)

このリーフレットでは不十分ではないかという意見であるかと思う。送り先が十分かという話はあるかもしれないと思うが、この京都府地方協議会名により周知させていただくということによろしいか。(←異議なし)

10. 議題5について

資料5-1について

(事務局 京都運輸支局 藤原課長)

「平成27年度 自動車運送事業者に対する監査と処分結果」ということで国土交通省近畿運輸局がプレス発表している内容についてご説明させていただく。(資料5参照)

これは、近畿管内における平成27年度にバス・タクシー・トラックすべての自動車運送事業者に対して実施した監査と行政処分の結果を公表したものになる。

2ページは用語の説明などで、監査件数について、まず3ページの上の表の「監査等の実施状況」で、トラックの欄をご覧いただきたい。

監査の中でも、「臨店（事業者へ行って実施する監査）」が184件で、「呼出（事業者が支局に来て監査を受けるもの）」が413件、合計597件実施している。

トラックの監査だけで全体（906件）の約65%を占めている状況となっている。その監査の主な端緒としては、下の表の監査の主な端緒別件数ということで、トラックの欄をご覧ください。

一番多いのは、下から3つ目のフォローアップ（362件）となっており、これは監査で法令違反が見つかった場合に、3ヶ月以内に改善状況を確認するために行う監査のことで、呼出監査にあたる。

次に多いのが、上から3つ目の関係機関からの通報（87件）になるが、その中でも一番多いのが労基通報（55件）となっており、これは労働基準監督署が事業所へ検査に入られ、運転者の労働時間が改善基準告示を超えている場合に通報されてくるといったものになる。

次に5ページの、上の表で、行政処分等の状況をご覧ください。トラックの欄を見ていただくと一目瞭然だが、事業停止があるのはトラックだけで、車両の使用停止についても、飛びぬけてトラックが大きい数字となっている。ちなみに処分延日車数というのは、ナンバープレートをはずさせて支局で預かっている車両数の延べ日数を表している。2両のナンバープレートを5日間預かったとすれば、10日車という計算になる。

その行政処分にかかる主な違反内容が、下の表になる。一番多いのは、過労防止等（1439件）。その中でも多いのは、点呼（505件）になるが、これは運行開始前や終了後に点呼を実施していない、若しくは実施していても記録していないといった違反になっている。次に、運転日報を記録していない、記録ミスといった乗務記録（247件）で、点呼や乗務記録の確実な実施、記録を行うことが労働時間の管理につながるといえる。

その次に多いのが、労働時間オーバーである乗務時間（234件）となっており、今回のパイロット事業により改善が望まれる一つである。

（全日本運輸産業労働組合連合会京都府連合会 穂山委員）

まさに先ほど私が言った改善基準告示超えがあった事業主はおそらく三六違反をしているのだろうと思う。こちらにも相互通報制度があるとなっているが、それがどれぐらいされているのか、たとえば、三六で特別条項結んでるんですよ、とか、特別条項本当にきちんと履行しているのか、そこまできちっと相互通報制度で追い込めているのか教えていただきたい。

（事務局 京都運輸支局 藤原課長）

京都の労基通報の件数を調べるとトラックで11件であり、関係機関からの通報は12件なのでほぼ労基通報での監査が多かったということになる。また、通報があれば監査を行っていくということにもなる。労基には回報を行っている。

(全日本運輸産業労働組合連合会京都府連合会 穂山委員)

通報をすると、そこで労基署が動くかどうかは分からないのではないかな。

(事務局 京都労働局 岡嶋課長)

基本的には通報を受けた労働基準監督署で監督に入ることになるが、直近入っているケースもあるのでそれはケースバイケースにはなると思う。

資料５－２について

(事務局 京都労働局 岡嶋課長)

資料５の２は「トラック運送事業者に対する監督指導結果」ということで、労働基準監督署が行っている監督の結果について記載したものになる。

平成２７年と２６年の２年間載せているので、２７年のほうを見ていただきたい。全国の道路貨物運送業者に対して 2916 件の監督指導を行っており、京都では 77 件となっている。京都の状況を申し上げると他に 7 つの労基署があり、そこに 30 数名の労働基準監督官が配置されている。

労働基準監督官が全業種に年間に 3000 件ほどの監督指導を行っているが、そのなかの 100 から 110 件ぐらいがこの自動車関係の監督指導になる。

トラックに関して 27 年は 77 事業所に対して指導監督を行っていることになる。違反件数が 64 で監督指導を行った 83.1%の事業所で何らかの労働基準法上の違反が確認されて指導を行っているということになる。

業務別の違反率をみると多いのが労働時間の関係 32 条、三六協定を結ばずに残業させていたり、三六協定の上限を超えて残業させていたというものであり、休日労働が 10.4%、37 条の割増賃金、法定の割増賃金を支払っていない、時間外労働、休日労働、深夜労働の手当を支払っていないというのが多く指導の対象となっている。

この他に改善基準の違反についても 77 の監督のうち 52 の事業所、67.5%において指導を行っている。

改善基準の内訳でみると、1ヶ月の総拘束時間を超えて勤務させている、あるいは1日の総拘束時間 16 時間を超えて勤務させている、それから休息时间 8 時間が確保させていないであるとか、最大運転時間、連続運転時間の違反がたくさんあり指摘をしている。

全国の状況と若干違うが、数年をとらえてみると同じように違反してきている。

(久本座長)

監督指導結果条文別違反率について全国平均と比べても良くない。違反率が高すぎかと感じるが、京都が多いのはなぜだと思うか。

(事務局 京都労働局 岡嶋課長)

運送関係だけではなくて他の全業種でみても京都は違反が高い。中小企業が多いということもあるのだろうが、全国平均よりも高くなっている。それと参考までに申し上げるとトラック以外の他の業種も含めた全業種の平均の違反率が京都の場合は 74.9%になる。運送業が 83.1%なので高いと感じている。

(久本座長)

- ・この場でできることではないが、京都全体としても考えていかないといけないという印象を持った。
- ・パイロット事業がこれからいよいよ始まるわけで、そのなかでどのような具体的な改善メニューが出てくるかが重要かと思っている。
- ・パイロット事業はこれからということなのでどのような改善メニューができるかというところに注目していきたいと思う。
- ・ご意見も尽きたというふうに思うので、これをもって議事を終了させていただきたいと思う。

1 1. 閉会挨拶

(京都労働局 小野里労働基準部長)

- ・さる 6 月 2 日に「1 億総活躍プラン」というものが閣議決定されたが、その中味を見ると、働き方改革の推進の中で、「長時間労働の是正」が大きく取り上げられている。

具体的な施策としては、「IT 業界・トラック業界において、発注者や荷主と事業者の協働により、「急な仕様変更」、「長い手待ち時間」など、取引の在り方の改善と長時間労働の削減を進める。」ということが明記されている。

このことについては長時間の削減を運送業者だけに求めるとなかなか難しいということになるかと思う。やはり取引のあり方全体を考えながら、たとえば先ほど資料の 4 の配布されたリーフレットの裏面の「過労運転や無理な運行は大きな事故につながります」ということを運送業者の方だけではなくて、作業場所で長い手待ち時間等が発生すると結果的にこういったことも起こりうるということを荷主の方にも十分認識していただく必要がある。

- ・幸いにして私が 4 月に来てからは運送業のなかでの職務災害は 1 件も起きていない状況である。交通労働災害というと、生じた事故がそのまま死亡事故につながりやすい側面ももっているので、今後も死亡災害につながるということで根絶をしていきたいというふうに思う。

- ・今後、全国各府県の協議会が進めていくパイロット事業は、まさにその出発点になるものだと考えている。

対象集団のニチュをはじめ 4 社の皆様には、まず労働時間などの現状分析と課題の洗い出しを行っていただき、解決手段の検討、そして実践へと取組を進めていただくことにな

る。

パイロット事業では、最終的に取り組みの効果を検証し、それを業界全体に展開していくということが重要ではあるが、同時に、これまであまり知られていなかったトラック業界の現状や課題を国民や荷主関係者にお知らせし、トラック業界の労働条件等の改善の必要性に向けての国民的な意識醸成を図っていくということにも大きな意味があるのではないかと思います。

・本日、ご協議いただきましたとおり、事務局職員もパイロット事業の検討会に出席をすることになったので、次回の協議会では皆様に進捗状況などをご報告させていただけるものと思う。

それぞれ今回のパイロット事業で対象集団になっていただいた 4 社の皆様方には、労働時間の問題だけではなく、運転者の方だけではなく、働いている方が心と体の健康を保持して、長時間労働という話だけではなく、交通事故につながるような可能性を精査したうえでつぶしていきたいと思う。

(事務局)

次回の協議会の開催について、パイロット事業の進捗状況をみながら、事務局において調整・連絡をさせていただきたいと思うが、パイロット事業の取りまとめが来年 2～3 月頃の予定となっているので、その頃が一定の目安になるのではないかと考えている。以上をもって「第 4 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」を閉会させていただく。

以上。