

第7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30年10月15日(月) 10時00分～12時00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 (協議会座長)
窪田 裕幸	京都商工会議所 産業振興部長
(欠席)	京都経営者協会 渉外部 参与
五十棲 雅人	京都府中小企業団体中央会 連携支援課長 (代理出席)
岩野 正義	京都倉庫協会 常務理事 (代理出席)
齊内 直文	第一工業製薬株式会社 総務部長
大槻 達也	宝酒造株式会社 技術・供給本部副部長兼SCM部長
中村 健也	山崎製パン株式会社 京都工場セールス課 係長 (代理出席)
荒木 律也	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
武田 美奈子	近畿経済産業局 流通・サービス産業課長 (代理出席)
佐々木 英一	京都労働局 労働基準部長 (代理出席)
後藤 浩之	近畿運輸局 自動車交通部次長 (代理出席)
藤井 浩一	近畿運輸局 京都運輸支局長

4. 開会挨拶

(事務局)

・出席者紹介等

(近畿運輸局 自動車交通部 後藤次長)

近畿運輸局自動車交通部次長の後藤でございます。7回目となりました「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」にご出席を賜りましてまことにありがとうございます。27年に立ち上げとなった本協議会、当時は貨物課長として事務局として出席させていただきましたが、今回は近畿運輸局長の代理として出席させていただきました。久本先生には立ち上げにもご苦勞を賜りまして、ありがとうございます。

トラックの現状は大変厳しいところがありますが、そのなかできちんと待ち時間なり附帯業務の料金を収受できるよう標準貨物自動車運送約款の改正を行い、手続きをお願いさせていただいているところです。近畿はかなり手続率が悪いということをご本省からも言われていまして、当初、平成30年2月16日現在では、47.9%と半数をいってなかったところ、荒木会長の強力なリーダーシップもあり、同年8月10日現在には67.9%とここまで改善してきたところです。今後もわれわれ近畿運輸局、京都運輸支局としても、事業者の方々に説明をして、手続きをしてほしいとお願いしていかなければならないと考えております。

この協議会も第7回目というところですが、まだ確定ではありませんが、中央の協議会でもあと5年こうした協議会を継続していこうという案が出ております。その辺りもふくめてきちんと取り組んでいきたいと考えております。

トラックだけでなく車の運転を職業とする方が非常に少なくなってきた、労働力不足が問題になっております。事業として若い人達に、あそこに就職出来たらいいなと思っていただかないと、なかなか人が集まらないと思います。近畿運輸局としても、給与面含めて労働条件の改善を関係各位のご協力のもとで進めていきたいと考えております。

本日は忌憚のない意見をいただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

5. 資料説明

(事務局)

配布資料の確認(省略)

(久本座長)

では時間も限られているため、早速議題の進行、議題1「第6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」の発言要旨、議事次第についてです。

これを事務局のほうから説明いただきたいと思います。

6. 議題 1 について

(事務局 京都運輸支局 濱田専門官)

資料 1 説明 (省略)

(久本座長)

有難うございました。何らかご意見等ありますでしょうか。

前回、こうした改正のあったという周知や手続きしていない事業者に対する警告という意味を含めて、アンケート調査をしたらどうかという話をさせていただいたかと思います。非常にありがたいことに、全数を対象として、大規模な調査をしていただいたのは、よかったですと思います。前回から時間も経っていますので、すぐには出てこないかもしれませんが、ご意見・ご質問がありましたら、その都度、ご質問いただけたらと思います。

7. 議題 2 について

(事務局 京都運輸支局 戸田課長)

資料 2～6 説明 (省略)

(久本座長)

有難うございました。議題 2 について、ご意見をお願いします。

非常に興味深いアンケートだったと思います。

(穠山委員)

冒頭、座長も言われましたが、分母を特定するのではなく、全対象に調査をおこなうことについては大いに賛成であると意見させていただいた記憶があります。

事務局のご努力によって、手続き率も 60 数%まであがっているかと思いますが、この表を見ると、滋賀が 90%を超えていて、他と比較しても異常ともいえるぐらいに高く、一方で兵庫は少しどうしたのかなという印象です。滋賀県は営業エリアとしても隣接していますし、取組だったり、事業者のキャラクターだったり何が影響しているのかなと。

私が全部を対象に行うことで、各エリアの事業者モラルがわかる、という意味でも賛成だったのですが、そういった意味では、滋賀の事業者はモラルが高く、京都は高くないということになってきます。滋賀がこれだけ高かった理由について、何か推察でもあればお聞きしたいなと思います。

(近畿運輸局自動車交通部 草野専門官)

近畿運輸局貨物課の草野です。滋賀が高いのは、一般的にトラック協会の加入率が高く、7割を超えています。滋賀のトラック協会は独自で周知の文書を作成して、2月の段階で協会の方に周知していますし、支部ごとに提出率を把握していて、支部によっては100%になっているところもあります。

トラック協会に加入していない事業者に対しても、滋賀運輸支局のほうから周知の文書を送付しており、そのような取り組みの結果、このような数値になったのかと思われます。

(穠山委員)

トラック協会の加入率がこの数値に反映しているとのことでしたが、京都の加入率はどれぐらいなのでしょう？

(京都府トラック協会 竹谷常務理事)

京都も7～8割の加入率で、滋賀より低いというわけではないかと思います。

(穠山委員)

となると、加入率が影響しているわけでもないのでは。

(京都府トラック協会 竹谷常務理事)

先ほどもご説明をいただきましたが、滋賀は事業者の方が熱心に支部組織を作られていて、法律にのっとった手続き以外の協会の行事などでも事業者同士の意思の確認ができていよう、何かにつけて参加率が良い。大きな協会では事務局の専従職員がいて、事業者さんとのつながりが少し希薄になっていて、事務局のほうから伝えても、なかなか応じてもらえないような現状があるのかなと思います。滋賀県などは事業者さん同士のつながりが深いというのが実情です。

(穠山委員)

この表は近畿ですが、滋賀の次に和歌山、奈良などが高いのですが、言い方は悪いですが、ローカルエリアのほう事業者さん同士の結束が強いという認識でよろしいでしょうか。

(事務局 京都運輸支局 戸田課長)

見た限り、そういったことになるかと思います。

先ほども申し上げましたが、京都は現在では68%まで上がっています。

(久本座長)

京都も頑張っているように思いますが、やはり滋賀などと比べると、という意見もありましたがトラック協会さんのほうでコメントなどありますでしょうか。

(トラック協会 荒木会長)

京都独自でも、頑張って取り組んでいるつもりではありますが、他府県と比較すると、事業者数が違いますので、結束力が違うというのがとても大きいと感じます。特に大阪、兵庫は事業者の数がとても多く、京都でもそうですが、会員の方でも総会などの行事に参加しない事業者も多くいます。そのため、京都の事業者への周知のためにホームページに掲載するなどの活動を継続していきたいと考えています。

(久本座長)

他はいかがでしょうか。

私としては、質問の形式が気になっていて、附帯料金の収受ができましたかという質問で、新運送約款の適用によりという聞き方になっていますが、それ以外の要因によって達成できているという可能性も考えられます。何も手続きをしていない事業者でもそれが出来ている場合もあるわけです。労働時間についても同様です。そのため、この数値はそのまま扱うのは少し危ないのかという気はします。今更ではあります、聞き方が少しまづかったのかもしれませんが。

他にも何らかご意見等ありますでしょうか。

(穠山委員)

運賃の交渉をしましたか等の質問がありますが、京都でこの協議会参加の荷主企業様で、トラックの事業主から値上げ要請があったか、どれぐらいあって、どれぐらい応えられたか、もしお応えできる範囲であればお答えお願いできますでしょうか。

(久本座長)

特段はなかったようですね。

私が思ったこととしては、今回は円グラフになっていますが、これは少しもったいないなというのが正直な印象です。例えば、約款改正の手続きについても事業者の規模やあるいは品目によっても全然変わってくるのではないかと思います。また、荷主の数によっても、1社のみなのか、30社もあるかによって状況は変わってくると思います。クロス集計表を作れば、それぞれの関係がどうなっているかというのがわかるでしょうから、データがあるのでしたら、作成に手間はかからないかと思いますので、送っていただけないでしょうか。どこに問題があるのかというのは、みなさま関心があるかと思いますので、今日は無理でも後日、委員の方々に展開いただくというのは必要ではないかと思います。

(事務局 京都運輸支局 戸田課長)

ご意見ありがとうございます。参考にさせていただきます。一応は担当のほうで、おおむね作成したものがあつたのですが、それを見ても品目などの因果関係を説明しづらい部分があつたので、アンケートの冊子が出来上がるころにより精度をあげたかたちで配布ができたらと思いますので、少しお待ちいただけたら助かります。

(久本座長)

どんな感触であつたかだけでも教えていただけますか。

(事務局 京都運輸支局 濱田専門官)

事業者規模と手続き率の関係でいえば、事業者規模が大きければ、その分手続き率が高くなっていて、これはより荷主との交渉がしやすいことが背景にあるのかなと思います。また、品目によっては明らかだつたのは廃棄物で、他の品目よりも顕著に手続き率が低くなっています。これはそうしや業種の方々は自身のおこなっている業態について、運送業であるという認識が低いせいなのではないかと予想されます。

(久本座長)

荷主の数との関係はいかがでしょうか。

(事務局 京都運輸支局 濱田専門官)

申し訳ありませんが、そこまでは調べられていません。

(久本座長)

改めてとなりますが、ご要望もあろうかと思しますので、データ等でも委員の方々に展開いただけたらと思います。

(事務局 京都運輸支局 戸田課長)

わかりました。整理をしたうえで、配布したいと思います。

(久本座長)

では、他に意見がなければ議題を進めていきたいと思ひます。

議題 3 「働き方改革関連法について」事務局のほうから説明をお願いします。

8. 議題 3 について

(事務局 京都労働局 吉岡課長)

資料 7 説明 (省略)

(久本座長)

有難うございました。ご質問、ご意見等ありましたらお願いします。

年次有給休暇の時季指定義務という一枚ものの用紙がありますが、このなかの記載で年次有給休暇を 5 日以上取得済みの労働者に対しては使用者による時季指定は不要です。とありますので、取っている人はいいけど、取っていない人に対するものであるということですね。

(吉岡課長)

一年間で少なくとも 5 日間は必ず取ってくださいという制度です。従いまして、すでに労働者自らが 5 日間以上取られている場合であるとか、あるいは計画年休を含めて 5 日間以上取得されているという場合については、改めて使用者が時季を指定する必要はありません。

(久本座長)

ありがとうございます。

同一労働同一賃金ガイドラインというのが 20 ページにありますが、やはり諸手当等の部分がかかなり問題になっているということもあるので、ご注意いただけたらと思います。私の専門の分野でもあるので、一言付け加えさせていただきます。

他はいかがでしょうか。

(穂山委員)

この協議会の発足自体がこの労基法の改正の想起されたことに端を発しているのかなと個人的には思っていたので、ようやく本丸に来たのだなというのが感想です。冒頭、後藤次長が 5 年継続するというお話がありましたが、おそらくトラック運転手は 5 年後の適用となるということにリンクしているのかなと。そのため、やはりこの労基法改正がこの協議会の肝になるのかなと思っています。

いろいろなルールについてご説明をいただきましたが、私共、労働者、トラック運転手、点呼執行者において、大きく日頃の仕事にかかわってくる部分としては、今まで省令や告示であったものが法律に格上げされて、罰則規定が設けられたというところかと思えます。コンプライアンス経営が叫ばれているなかで、ともすれば、まあ頑張って皆で守っていこうという程度であったものが罰則規定のできたことで、正直事業主としては困ったなと感じているのが実情だと思います。

言いにくいことですが、完全にコンプライアンス経営をおこなっていくことになれば、生活物流、経済活動が滞るおそれがありますし、事業者がなかなか応じられない場合など

に、国交省、労働局としてはこの法改正の実現をどのようなタイムスケジュールを考えられているのか。また、トラック運転手は 5 年の猶予ということでしたが、それ以外のオペレーター、点呼執行者など運輸に関わる諸々の人間はこの四月から対象となるので、罰則が出来たことでの指導方針やタイムスケジュールをお教えいただけるのであれば、ご示しいただきたい。

(事務局 京都労働局 吉岡課長)

トラック協会など私共が把握しているすべての事業者団体等への周知を含めて、積極的な広報に取り組んでいます。各団体から法令説明等のご要望があれば、すべて対応することになっています。

改正法は来年 4 月 1 日以降、順次施行されます。労働基準監督署ではこれまでも定期的に事業者を訪問し、賃金や労働条件などについて確認し、法律に照らして改善が必要な箇所は行政指導として、改善を促していました。

ですので、まずは周知広報に努めたいと、法令の施行後は、事業者への訪問などを通じて、場合によっては改善を促しながら、定着をはかっていきたいと考えています。

(久本座長)

他はいかがでしょうか。

時間も決まりがあるので、最後の議題に移らせていただきます。

議題 4 のその他、取引環境・労働時間改善中央協議会等の情報提供ということで事務局より説明をお願いいたします。

9. 議題 4 について

(近畿運輸局自動車交通部 平田課長)

資料 8～12 説明 (省略)

(久本座長)

ありがとうございました。

この会議が 5 年間ありそうだというのが個人的には一番大きいのかなと思いました。

何らか質問等ありますでしょうか。

(京都府トラック協会 荒木会長)

荷主との取引環境について、意見(要望)を述べさせていただきます

今年は、西日本豪雨、大阪北部地震、台風 21 号、台風 24 号と甚大な被害を及ぼした災害が立て続けに発生いたしました。特に台風 21 号では、京都府の事業者におきましても、運輸施設の被害が 127 件、車両の被害が 110 台発生いたしました。車両の破損が 99

台、横転が7台、水没が3台ありましたが、大変危険な状態で運行をしていたというのが実情でございます。

あのような強風の中、事業者独自では運行を休止する判断が難しく、荷主の要請も強く、運転手の命にかかわるような状況の中でも運行せざるを得ない状況にあったと聞いております。公共交通機関であるJRさんなどでも今年は計画運休という判断をおこなっていました。これからの季節では豪雪等の被害が発生する恐れがあります。

そこで、できましたら運輸局さんの交通情報のホームページに京都府トラック協会の会員事業者は事業者の判断により、運行を休止・中止する場合がありますという記載をいただけましたら、国の指示が背景にあるということで、荷主さんとの折衝を行いやすくなりますし、取引環境の改善という意味でも是非ともお願いしたいと思っております。

(久本座長)

ありがとうございます。

非常に重要な視点だったかとも思います。

命にかかわる問題ですが、運送事業者の場合はなかなか荷主の理解が進まないということですが、非常に大きなテーマなのではないでしょうか。

そういった場合にきちんと抑制する、無理を言うてはいけない、という社会的な雰囲気、風潮など中央も含めて大規模に動いて作っていかないといけないのではないのでしょうか。今回の台風で車両の横転の映像なども多く流れていましたが、大変危険であることを感じられたのではないのでしょうか。先ほどお話に上がりましたJRの計画運休なども不便ではありますが、安全を考慮すれば必要だと思えます。社会的関心が高まっている、いまはひとつのチャンスでもありますので、京都だけではなく、全国的な問題として、国交省でプロジェクトを立ち上げてでも行っていただきたいと思えます。

(近畿運輸局 自動車交通部 後藤次長)

会長のご意見、大変貴重なものとして受け止めております。

自動車運送事業の現状ですが、今までは道が走れる限り、走れという風潮がありました。これはトラックだけではなく、バス、タクシーも同様です。我々のホームページに掲載しているのは高速バス、路線バスの運休状況についてなのですが、これは道が止まったから高速バスが運休している、道が陥没したから路線バスが運休したというような状況になっています。

しかし、今回の台風21号は今までとは規模が違っていたので、今後検討していかなけれ

ばならない課題かと思えます。鉄道などは施設やレールごとに、風速何メートルなどの基準がありますが、道路はなかなか台風によって止めるというのは難しかったということがあります。ただ、今回は京都市バスが全便運行を取りやめましたが、これは初めてのことで聞いております。これを契機として、京都だけではなく、本省を含めて、またトラックだけではなく、バス・タクシーなど別のモードも巻き込んで検討していきたいと思っております。

(久本座長)

ありがとうございます。

非常に重要な問題提起だったと思えます。

他にご意見等がないようでしたら、これで議事のほうを終了したいと思います。

10. 閉会挨拶

(京都労働局 佐々木労働基準部長)

大変活発なご議論ありがとうございました。

運輸支局からはアンケート調査結果について、労働局からはこのたびの法律改正、特に労働時間の上限規制、年次有給休暇の付与義務などを中心にご説明をさせていただきました。また、議論のなかで出てきましたが、この協議会も五年後を目指して取り組んでいくことになり、タイムスケジュールも大幅に見直しされたところです。それぞれ、立場は違いますが、トラック運転手を中心にした物流に関わる方々の勤務環境を改善するという方向では一致していますので、これからも引き続き協力していけたらと考えております。

最後に、先ほど荒木会長のお話にも関係しますが、便利さを当然と考えている消費者が一番問題なのかなと感じています。宅配便でもそうですが、消費者は便利な状況になって当然と考え、荷主は消費者に対して利便性を届けようと頑張っているからこそ、運送事業者へのオーダーが高くなります。一国民、一消費者がそれぞれ不便さを甘受していくことを考えなければ、協議会や行政機関が頑張ってみても、なかなか実のあるものにはならないのかなという思いもあります。

まとまりのない感想になってしまいましたが、引き続きそれぞれの立場で協力して、トラック事業者の労働条件改善のために頑張っていきたいと思っておりますので、今後ともよろしくお願いたします。本日は誠にありがとうございました。

(事務局 京都運輸支局 戸田課長)

本日は貴重なご意見をいただき、まことにありがとうございます。

アンケートに内容・結果に関していただいた宿題としては、きちんとした冊子のかたちで

出来上がるかと思いますので、あわせて展開させていただきたいと思います。

この協議会は年度内にもう一度開催する予定になっていますので、次回の協議会においては、以降の協議会で取り組んでいく課題について、お示しできるのかなと思います。そこでまたいろいろとご意見をいただけたらと考えています。最後に本日は長時間にわたり、ありがとうございました。