

「第8回トラック輸送における取引環境・労働時間改善兵庫県地方協議会」議事録

日時：平成30年10月19日（金）14：00～16：00

場所：兵庫県トラック会館 3F 中会議室

（議事次第に沿って進行）

司会進行・・・兵庫陸運部輸送部門 岩野首席運輸企画専門官

【1. 開会あいさつ】（近畿運輸局 自動車交通部 後藤自動車交通部次長）

【2. 議題】

1. 第7回協議会の発言要旨について

資料1により説明（兵庫陸運部輸送部門 岩野首席運輸企画専門官）

⇒委員からの発言なし。

2. 運送約款改正アンケート調査概要・結果報告について

（説明：兵庫陸運部輸送部門 岩野 首席運輸企画専門官）

以下、質疑応答。

（商工会議所）

アンケート調査全数と回答数（率）如何。調査票A・B・Cの回答数（率）如何。

⇒事務局より回答。

近畿合計では調査件数9,900のうち回答件数が3,300で兵庫県の事業者からは約700の回答があった。調査票A（342）B（130）C（351）概ね併せて3割程度の回答率であった。

（商工会議所）

いずれの手続きも行っていない事業者が4割あるということは周知不足ということか。

⇒（トラック事業者委員）

事業者として知らなかったという事ではなかろう。単に届出を出せなかったということではないか。運賃届出を提出すれば必ず荷主と交渉しなければならないと思われたのではないだろうか。とりあえず届出は事後届出であるので提出してから交渉するといったやり方もあるのでないか。そういう意味では今後も周知の必要があるだろう。

（会長）

前回の協議会の概要で兵庫県の事業者からの届出件数が全国ベースを下回っていたということだったが、アンケート調査を経て如何か。

⇒事務局より回答。

現在の数値は平成30年10月半ば現在で県内の事業者数が2,241者、届出件数が1,063件、約款認可件数は248件で合計58.5%の事業者から届出等の提出があった。なお3月時点では26.8%であったのでその時と比較すると大幅に上がっている。

(会長)

調査票A. 2においても荷主交渉が出来たという項目もある。やはり届出を出す事が大事であろう。

⇒(トラック事業者委員)

運送事業者は交渉ベタである。最近の流れで徐々に荷主交渉も出来るようになってきているが、まだまだである。

(労働組合)

調査票ABCのなかで運転手の勤務時間削減の関係で把握した事項如何。

⇒事務局より回答。現在精査中である。

(経営者協会)

大手事業者は届出を出しやすいのではないかと。調査票C2で運転者の勤務時間の削減について記載があるが、別の要因があるのか仕事量が減っているのかそのあたりの関連性如何。

⇒(トラック事業者委員)

当社では会社方針で帰り便を積まないようにする、高速道路を使用するなどして労働時間を削減している。その分、会社の生産性は悪化している。その高速代は現状運賃に転嫁できていない。

⇒事務局より回答。

アンケート調査結果については企業努力なのか新約款の効果なのか関係先と調整しながら、今後データの深掘りをしていきたい。

(倉庫協会)

料金化する・しないは別にして、積み卸しの効率化、作業の改善等は計られているのか。

⇒会長より回答。

機運が社会全体で高まったというのがあるのではないかと。

(荷主企業委員)

新約款により荷主交渉が出来て、その結果、労働時間の削減が出来たという構図が考えられるが、事業者規模の大小・取引先の多少をクロスして交渉結果の検証をしておくべきではないかと。

⇒会長より回答。

重要な視点である。事務局には引き続き分析をお願いしたい。

3. 働き方改革関連法について

(説明：兵庫労働局労働基準部監督課 島田課長)

資料3により説明

以下、質疑応答。

(近畿運輸局)

時間外労働の上限規制の導入について自動車運転業については5年猶予されるとのことであったが、そのロードマップは今年度限りの予定であったが、あと5年延ばす(案)が中央協議会に出てきている。(報告のみ)

(トラック事業者委員)

労働時間を遵守しなければならない事は当然理解している。休憩時間について休憩時間と手待ち時間をどのように整理するか。運賃をしっかりとらうため荷主交渉をするための実際の進め方についての行政からの指導もお願いしたい。荷主と運送事業者共に考えていく必要がある。

(労働組合)

時間外労働の上限規制について、一定の仕切りが出来た事は評価できるが、5年間の猶予期間で、働き方を変えていかねばならない。一般準則の適用を目指して組合は目指していく。これは労使だけで解決出来る問題ではないので、荷主・行政も絡んだ中で議論をする必要がある。

(経営者協会)

5年間の猶予のなかで世の中がどう変わっていくか分からないが、産業全体の労働時間と比較して自動車運転者の労働時間は平均を大きく超えて約1,000時間の差がある。その差を埋めるには運送事業者の自助努力だけでは厳しい。行政も含めて関係者全体で取り組まなければならない。

(近畿運輸局)

運送事業者だけで労働時間の削減ができるとは考えていない。猶予期間である5年間で政府全体・省庁横断で国民全体に周知・努力していく必要がある。協議会での議論も引き続きお願いしたい。

(兵庫労働局)

働き方改革について事務局から説明したところであるが、自動車運転者の長時間労働の問題については過労死等認定事案を調査したところ自動車運転者が最も多い。5年間の猶予期間はあるが、長時間労働による健康障害は避けなければならない。働き方改革を見据えて現時点でも労働時間を削減できる所から削減しなければならない。労働基準監督署でも支援班を作り、実際の相談体制を構築しているので是非活用いただきたい。運送業界が苦労しているなかで荷主また社会全体の機運も協議会の議論を通じて高めて、労働者の健康障害が起らないような働き方を作り上げていきたいので、ご協力をお願いしたい。

また兵庫県内では昨今陸上貨物運送業での労働災害が増えている。長時間労働の影響なのか若年労働者の影響か不明であるが、死亡事故が倍増している。救急災害も増えている。それと併せながら全体の労働状況の改善が進めばと思っている。

(中小企業団体中央会)

自動車運送事業では中高年層の男性労働力に依存しており、女性・若年労働者がこの業界に入っていない。働き方改革で自動車運転者の働き方改革をしなければならぬという議論にはなっているが将来労働力がなくなった時にどうするか。そこで外国人労働者を運送事業に活用できないか。活用が困難な点は、自動車運転業務が標識等ルールを守らなければならないという複雑で危険な業務と捉えられているからではないか。日本語が分からない者をどのように研修するのかという問題もあるのではないか。自動車運転業務は運転の技術だけではなくて、荷主との折衝等、トータルで労働の評価をしていかなければならない。運送事業者だけでは労働時間の短縮はできない。自動車運転業務について社会全体で考えて、再評価しなければならない。研修等により外国人労働者のスキルも高め、自動車運転業務に外国人労働者を活用できないものか。この度安倍内閣で在留外国人の新しい資格を検討する、働き場所を増やすという議論があるなかで、自動車運転業務への外国人労働者の活用という検討はできないのか、と思っている。この点について、国土交通省内ではそのような議論があるのか、伺いたい。

⇒ (近畿運輸局)

自動車運転業務に関して外国人労働者に解放するという話は現段階では聞いていない。

⇒ (トラック事業者委員)

運転免許は取得可能ではあろうが、荷物を指図する送り状を理解する事が難しいのではないか。

(倉庫協会)

輸送品目のなかで食料品、工業機械、日用雑貨が多いが、自動車運転業務者の働いている時間帯のデータ把握が必要ではないか。イメージでは夜間に出発し、早朝に到着して荷下ろしを行い、次の集荷に向かう。平均年齢は分からないが、高齢になると夜間運転時には視力等の問題で危険性が伴うものと考ええる。労働内容、時間帯のデータ収集を行えば全体像が見えてくるのではないか。

(荷主企業委員)

過重労働の改善の議論を我々はしてきた。トラック業界の実態の労働強度の現状分析をする必要があるのではないか。細切れにできるシゴトは労働時間を切り分ける。分類の分析が必要である。組み立て直しを行い、業界のなかで業種が細分化し、競争の構図も変わるかもしれないが、このままでは難しいのではないか。業界の労働の内容の分析を仕掛けたらどうか。

(倉庫協会)

食料品等の共通アイテムの枠組みを作って、運送事業者・荷主間で提携していくことも必要ではないか。

(会長)

そのような事もガイドラインで精緻してまとめていくことが大事ではないか。

4. 取引環境・労働時間改善中央協議会等の情報提供について

(説明：近畿運輸局自動車交通部貨物課 草野専門官)

資料4-1～6により説明

(荷主企業委員)

荷主の立場に立って、荷主側のメリットも記載したガイドラインを作ることも検討されてはいかがか。

(経済産業局)

経済産業省では取引環境の改善に力を入れて取り組んでいる。業界毎に自主行動計画を策定いただいて、業界内でフォローアップをしていただく。省内でも転嫁対策Gメンというものを置いて、実際企業に入って取引環境が改善されているのか確認をしている。業界にもぶつけながら関係省庁と連携して取引環境改善を行っており、この一年間で5千社ほど回ったところである。また今年大がかりな調査を行った。取引上の課題について6万社ほどアンケートを取って、その結果を6月に公表したところである。運送業界の声の一部を紹介すると、取引上の課題としてコストが取引価格に反映できていないというのが7割、業界独自の商慣行が長時間労働につながっているというのが5割超、運送事業者から声が上がっている。トラック協会が策定した自主行動計画では下請代金の支払条件が改善したという声もあるが、比率にすれば1割程度である。これをいかにあげていく事を共に考えていきたい。働き方改革について製造業、サービス業、建設業、卸小売業にアンケートを取っているが、人手不足については運送業界が一番高い。7割の会社が人手不足ということである。また残業に関しても45時間以上の残業があると回答したのは運送業界が一番割合として高い。長時間労働につながる商慣行があるという声も運送業界で多く上げられている。そのようなことも一緒になって今後対応をしていきたい。

(兵庫労働局)

働き方改革関連法案が成立したところである。その関連で長時間労働の抑制を主要な課題と考えている。その観点では運送事業者には特にご協力をいただきたい。働き方改革を進める上で知らなかったということで終わってはならないと考えている。あらゆる方法で周知していきたいので皆様方にはご支援ご協力をいただきたい。また労働者の健康問題についても重点を置いている。労働災害が増加傾向にあるので労働時間の削減と併せて安全な作業ということにも力を入れていきたい。

(近畿運輸局)

物流の世界では例えば日用品がスーパーから無くなったりしていないので、一般市民からは何とかなっているのだろうと思われがちであるが、同じく運送事業の路線バスであれば乗務員不足から減便ということが現実起こってきており、新聞報道でも取り上げられている。物流がそこまで行き着いてしまうと市民生活そのものが崩壊してしまう。我々は喫緊の課題と考えているので委員の皆様のご協力をお願いしたい。

(兵庫陸運部)

今回、初めて参加させていただいたが、議論を聞かせてもらうなかで、物流というのは発荷主・着荷主・運送事業者のそれぞれの立場があるが、その意見を出せる環境作りが必要と感じた。運送事業者委員からの交渉が苦手であるといった意見があったが、そこにヒントがあるのではと感じた。このような官民一体となった協議会で情報を共有しながら懸命に考えていくことが大事であると感じた。引き続き宜しくお願いしたい。

(会長)

働き方改革では運輸業界では5年間の猶予があるわけだが、けっして問題の先送りではなく、目標に向かって関係者総力戦で働き方改革を実現するための手立てを考えていきたい。本日はご議論いただきましてありがとうございます。それでは事務局に進行をお返しいたします。

(事務局)

小谷先生司会進行ありがとうございました。本日は熱心な議論を頂きましてありがとうございました。本協議会は当初、本年度で終了予定であったが、来年度以降5年間も引き続き協議していく方向である。次回、第9回目の協議会については、3月頃を予定している。具体的な日程についてはまた改めてご案内させていただくので、引き続きよろしく願いいたします。本日は誠にありがとうございました。