

第7回トラック輸送における取引環境・労働時間改善奈良県地方協議会 議事概要

開会の挨拶（近畿運輸局 後藤自動車交通部次長）

- ・奈良運輸支局管内の標準貨物自動車運送約款の手続き状況について、平成30年2月16日の手続き率は31.9%でしたが、同年8月10日現在では、66.1%と改善されており、森本会長の指導の賜物だと思います。引き続き、ご尽力頂きますようよろしくお願い致します。
- ・我が国は将来的に人口減少が進んでいくなかで、人材不足が顕在化してきており、トラックドライバー不足も深刻な課題となっております。このため、働き方改革による労働環境の改善や、荷待ち時間の削減等による物流生産性の向上を推進していくことが必要です。また、我が国全体の課題としても働き方改革を進める必要があり、先の通常国会において働き方改革関連法が成立したところです。
- ・トラック運送業を含む自動車運送業につきましても、今年の5月30日に官邸で開催された「第4回自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化等を内容とする88施策からなる「政府行動計画」を策定したところであり、政府を挙げて強力で推進していくこととしております。こうした観点からも、本協議会の重要性がますます大きくなっていると認識しております。
- ・本日の協議会におきましても、様々な立場の皆様にお集まりいただいておりますので、忌憚ないご意見を賜り、今後の取組みに生かしていきたいと考えております。本日もどうぞよろしくお願い致します。

議題 1. 第6回協議会の発言要旨について

（事務局より配付資料に沿って説明）

議題 2. 運送約款改正アンケート調査概要・結果報告について

（事務局より配付資料に沿って説明）

蓮花座長

- ・奈良で多い品目の砂利や木材はどういう待機なのか。

森本委員

- ・砂利は埋め立てや災害など、山から積み出すときに台数が並んで待つから入るために待機が発生する。木材は奈良では原木を山で切り出したのを積みながらになるので時間が

掛かる。製材では発生しないと思う。

蓮花座長

- ・ 5 ページの調査票 A－2 で「現在、交渉を行っている」の 4 割が最終的にどうなったか、値上げが出来たのか、出来なかったのか、まだ交渉中か結果を報告いただきたい。
- ・ 7 ページの旧約款申請事業者の調査票 B－1 「なぜ旧約款で申請したのか」で「新基準で荷主と契約交渉が出来ないから」の「出来ない」理由、「自社の判断で決めたから」の「判断」とは何なのか、「どうせ出来ないから」なのか、分かれば教えていただきたい。

森本委員

- ・ 一次二次とかの下請で、荷主と直接交渉出来ない事業者ではないか。

嶋本委員

- ・ 約款を改正したり、荷主と話が出来たりして、料金も明確に出来た割合が交渉中も含めると 7 割を超える。それに反して「労働時間が削減できた」が 30 分未満ではコストをいただけるようになったことに対して、労働時間の解消が若干低いように思われる。
- ・ A、B、C の調査で労働時間を短縮できた数字が変わらないことについて、解析が必要。どのように解釈しているか聞きたい。
- ・ 小規模の事業者にとって待機・作業はサービスと思っている部分がないのか。次は荷主側への働きかけが大切かと思う。荷主は多種多様なので荷物の種類で絞り込みが出来ないか。

事務局（奈良運輸支局 本田首席）

- ・ 届出ができる環境にある事業者と未手続きの事業者と労働時間の削減が変わらないという理由は分からない。「なぜなのか」と思っている。
- ・ 小規模事業者に限らずサービスでこれまでやってきたと思う。そこを粘り強く周知していくところと考えている。
- ・ 次は絞り込んだ調査を行いたい。

蓮花座長

- ・ 自由回答で荷主の問題が指摘されていて、本当にそうなのか、それとも職種、荷種によって変わるのか、気になるところ。
- ・ 16 ページの.新約款申請で待機時間の発生が高くなっている、どう考えたらいいのか。発生しているからそういう方向に持って行こうとしているのか、お金を払っているから待機が発生してもいいんだと考えているのか、次のアンケートでは分かるように、理由を推測出来るようにしていただきたい。

蓮花座長

- ・荷主との関係について協会から何かありますか。荷主への配慮とか調整がうまくいかないとか。

森本委員

- ・少しずつだが、いい方向に向いているのかなと、労働時間の削減が30分は短いがとっかかりだと思う。去年、働き方改革が出てきて荷主の方でも急がないといけないとなったら加速するかなと思う。

八木委員（代理 後藤自動車交通部次長）

- ・荷主に対してどうしていくかは大きな論点で、国土交通省だけでは運送事業者以外の荷主には言いにくいので、労働局、経済産業局、公正取引委員会などのお力も借りて、荷主にアプローチしていくのかなと思っている。
- ・荷主が、お金が掛かるなら作業は自らするという選択肢もある。それで、トラックは運ぶだけになればと、少し期待する余地もあるのかなと思う。

蓮花座長

- ・トラック業界への残業時間の上限規制の適用が2024年からということで今のうちから進めていかないと。他に何か意見がございましたら。

土井委員

- ・料金を取ることで仕事が減るので労働時間が削減されるのか、これだけでは実態が分からない。
- ・この調査結果により運賃料金収受と労働時間には相関関係が無いという結論になることを危惧する。
- ・ドライバーの労働時間、労働環境をどう整備していくのかというところが、このアンケートは明確ではない。次をするなら実態を掘り下げる設問を。
- ・この設問は運賃料金申請をしたら待機時間が削減されるという前提で考えられていると思うが、そういう結果にはなっていない。

吉村委員（代理 嶋村人事部長）

- ・労働時間削減と旧約款で逆パターンになっている。新約款の方が労働時間が削減されていない。なぜなのかを見た方がいいのではないかな。
- ・取組が荷主には周知されていないのではないかな。
- ・新約款への移行により収入増に繋がっているかどうか、これを見ただけでは分からない

い。自由記述欄に「逆に値下げになった」というのがあったが、反対のことになっているのであれば、そこはケアしていかないといけない。

蓮花座長

- ・新約款の効果検証が必要。
- ・労働時間がなぜ伸びるのか、どこに問題があって、待ち時間はどこで発生するのか、削減可能なかどうかという可能性のこともあるが、労働時間に関する色々な質問がないとどう対応するかが分かりにくい。一つのアンケートにまとめられるかどうか、二つぐらいに分かれるかもしれないが。
- ・荷主と一次下請、二次下請の区別もしておかないと。交渉は可能なかどうか、交渉したら切られるとか。台数とか、事業者のポジションがどういう会社なのか知っておくことも有効かなと思う。

嶋本委員

- ・労働時間削減は手続きの有無に係わらず進んでいると受け取っている。それは一つの成果だと思うが、荷主も運送事業者も取引なので、どこまでなら受け取れるという双方に許容範囲があると思う。そういう視点での問いかけというものもあるのではないかな。

内藤委員

- ・トラック業界の労働時間が増えるのは、賃金体系があると思っている。多く働いた方が賃金が多くなる時代が長く続いたので、運転手が長時間仕事をしたいという感覚が今に多いのではないかな。
- ・「早く帰れ、これ以上は時間が無理」と言ってもする方もいると思うので、そんなところの実態も調べないといけないのではないかな。
- ・例えはよくないかもしれないが、以前、高速道路が無料になったら楽になるのではという話があったが、そうなると、会社の経費は削減されるが、運転手には何の見返りもない。長距離を走れるので体の負担は大きくなる。
- ・働く側の実態を調べるのが大事かなと思う。

蓮花座長

- ・アンケートで運転手に直接聞くのは難しいかもしれないが、例えば運行管理者にするとか、実態を知っている方に回答を求めるという工夫があってもいいと思う。誰が回答したかは大事で、対象者がどうか、あるいは事前に属性を聞いて比較するのも有益だと思う。
- ・色々なご意見、アドバイスをいただいたので事務局の方で次のアンケートに活かしていただきたい。

議題 3. 働き方改革推進法について（労働基準法・トラック関係）

（事務局より配付資料に沿って説明）

蓮花座長

- ・残業時間の上限規制 960時間が2024年から適用され、将来的には一般則の適用が検討される。一般則に持って行かなければならないので運送事業者の努力のみならず、荷主、社会の理解が必要になる。
- ・中小企業の残業割増賃金率が25%から50%になるのはなかなか大きい、奈良は中小企業が多いので、会長いかがですか。

森本委員

- ・5年しかないのはきついですね。一生懸命やります。

蓮花座長

- ・法的なものは違反すれば大きな影響がある。運転手がなかなか確保できないところで、長時間労働、低賃金の改善は待ったなしだが。

八木委員（代理 後藤自動車交通部次長）

- ・人がいない。昔は稼ぎたくてトラック業界に入っていた。今の若者は収入よりも、休暇とか時間とか土日は働きたくないとかの希望が多い。運送業は時間が長いので来てくれな。収入を上げつつ労働時間を短縮していかないと集まらない。いいアイデアがあればいただきたい。

土井委員

- ・ガイドライン44ページの拘束時間と時間外労働の上限規制の関係を教えていただきたい。

事務局（奈良労働局 古元特別監督官）

- ・運転している時間とそれ以外の待機、積み下ろしなどに休憩を加えたのが拘束時間となる。
- ・実労働時間と手待ちは労働時間なので8時間を超えると時間外労働になる。
- ・休憩時間は業務から解放された時間なので時間外労働のカウントには入らない。

土井委員

- ・720時間が自動車運転業務では960時間と理解してよいのか。

事務局（奈良労働局 古元特別監督官）

- ・そのとおりです。

土井委員

- ・960時間に拘束時間も入っていると理解してよいか。

事務局（奈良労働局 古元特別監督官）

- ・拘束時間がそのまま時間外の対象に入るというわけではなく休憩は除くので、960時間イコール拘束時間とはならないが、改善基準の改正でどうなるかは分からない。

土井委員

- ・改善基準告示の月293時間と時間外手当との関係は、別物と考えてよいのか。

事務局（奈良労働局 古元特別監督官）

- ・時間外労働は実労働時間と手待ち時間で、いわゆる労働時間に対する規制。拘束時間は休憩時間を合わせた時間でニュアンスが異なる。

土井委員

- ・県内には中小企業が多い。36協定を締結できていないところもある。2024年に向けて基礎的なところをしっかりと取り組んでいく必要があると考える。

蓮花座長

- ・5年はすぐに来る。しっかりした行程表を作って運送業界だけでなく荷主、社会の理解とか、作業員とかのレベルで考えれば意識改革も伴うので、早めにすべきことをクリアにしていかなないと大混乱になると思う。

森本委員

- ・1人1台で乗っているのを行きと帰り、積込みと荷下ろしとか分業になってくるかな、それが時間を守りやすいかなと、業者側としてはそんなことも考えないといけないかなと思う。

蓮花座長

- ・自由回答にも作業に対するシステム化を要望していきたいとある。色々なIT技術とかも含めて出来るところはコンピュータやネットを使うとか、システム化をキチンとするとも考えていければ。これから社会実験とかモデル事業も行われると思うが、全国的な取

組も、奈良県に紹介していただきたい。

中委員

- ・待機、荷下ろし、積込みで1時間過ぎたら、いくら料金をいただくとか明確な数字が出てきたら、荷主もトラックが入ってきたら一緒に荷下ろしや積込みをするようになると思う。荷物の振り分けや下ろし方の注文を見直すとか、時間的に明確なものを出してもらえたら、荷主側に協力してもらうことにも繋がるのではないかな。

蓮花座長

- ・荷主への広報・啓発はどこの省庁がするのも含めて、チームでしていかないとうまくいかない。

議題4. その他

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

(事務局より配付資料に沿って説明)

蓮花座長

- ・ガイドラインの色々なことが出来たら素晴らしい。ITを中小企業が単独で行うのは難しいので、一の業者がまとめ役になるとか協会がサポートするとか、ITを使ってネットで調整するとか、具体例や中小企業にも使いやすいシステムが求められると思う。これは、感想です。

事務局より連絡事項

- ・第8回の協議会は、年度末の3月頃に開催したいと思います。具体的な開催日程については追ってご連絡差し上げます。

以上