

## 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 議事概要

### 1. 日時

平成30年3月13日（火）15時00分～17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）
細川 万里子	京都商工会議所 産業振興部 課長
（欠席）	京都経営者協会 渉外部 参与
大里 茂美	京都府中小企業団体中央会 専務理事
（欠席）	京都倉庫協会 会長
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
小曾川 太郎	山崎製パン株式会社 京都工場セールス課長
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）
日根 直樹	京都労働局 労働基準部長（代理出席）
栗原 弥生	近畿運輸局 自動車交通部長（代理出席）
西川 孝秀	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 栗原部長)

近畿運輸局自動車交通部長の栗原でございます。委員の皆様におかれましては、ご多忙の中、「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」にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

また、平素より、国土交通行政に多大なるご理解とご協力を頂きありがとうございます。協議会の開催に当たり、一言ご挨拶を申し上げます。

本協議会は平成27年に設置いたしまして、今回で6回目の開催となります。

昨年6月に開催致しました前回の協議会では、平成28年度に全国で実施されたパイロット事業で、拘束時間の削減に成功した好事例をご報告させて頂きますとともに、今年度ご協力をいただくことになった事業集団とその選定理由をご説明させていただきました。事業結果につきましては、このあと、パイロット事業のアドバイザーをしていただきました日本PMIコンサルティング株式会社の小坂様よりご報告をしていただくことになっております。

運送事業における長時間労働の是正に向けて、「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」が昨年6月に立ち上げております。直ちに取り組む施策として63の施策がまとめられており、そのうち8割の49項目がトラックにかかわる施策となっています。これら施策を進めるため各省の来年度予算にも組み込まれていますので、しっかり連携して進めて参りたいと思います。

私ども国土交通省におきましては、昨年11月4日に、標準貨物自動車運送約款の改正を行いました。これは『運賃』と『料金』の定義を定め、料金を適正に別立てで収受出来るようにしたものです。

また、新聞等でも報道されていますが、消費者ニーズの多様化や解約・延期手数料の引き上げ等の課題に対応するため、標準引越運送約款の改正を行いまして、今年の6月1日より施行いたします。

長時間労働や取引環境を是正するための環境整備については、業界をあげて取り組んで頂く必要がありますが、取り組みを成功させるに当たっては、荷主側のご理解とご協力も不可欠であり、課題解決に向けて幅広く関係者間で議論を深め、共通の認識を持っていただく必要があります。

そのためにも、委員の皆様におかれては、それぞれのお立場から忌憚のないご意見をいただければ幸いです。私のご挨拶とさせて頂きます。それでは、本日もどうぞよろしくお願い致します。

## 5. 資料説明

(事務局)

配布資料の確認 (省略)

(久本座長)

久々の協議会ということになります。本日のメインテーマは平成29年度のパイロット事業結果の報告と平成30年度の本協議会の取組についての意見交換になります。パイロット事業については本年度で作業を終了し、ガイドライン作成に入っていくこととなりますが、本協議会においては引き続き長時間労働改善と取引環境改善に向けて議論を行っていくということにしたいと思っております。では、議題1について説明をお願いします。

## 6. 議題1について

(事務局 京都運輸支局 藤原専門官)

資料1説明 (省略)

(久本座長)

有難うございました。中小零細企業におけるベストプラクティスが非常に重要なポイントだと思っております。では、議題2「平成29年度パイロット事業の実施結果報告」について説明をお願いします。

## 7. 議題2について

(日本PMIコンサルティング株式会社 小坂社長)

資料2説明 (省略)

(久本座長)

有難うございました。議題2について、ご意見ををお願いします。

(穠山委員)

着荷主・発荷主ともに積極的に協力してくれるような好事例だったんですけども、待機の手待ちというよりも取卸時間の短縮が労働時間の短縮に大きく寄与しているという話かと思えます。ここの発荷主、着荷主はフォークリフトなどの取卸し作業を荷主側で行っているという認識でよろしいでしょうか。

(日本PMIコンサルティング株式会社 小坂社長)

着荷主側においては全て荷主側で取卸し作業を行っていますが、発荷主においてはドライバーが一部フォークリフトで積込みをしているという実態です。

(穠山委員)

そうなんです。ご理解いただいている方も多いかもかもしれませんが、運送は車上渡しで原則で、取卸しや積込みは荷主が責任をもってやるというのが基本になる。しかし、商習慣としてドライバーが客先でフォークリフトをやっている。安全衛生上、非常にグレーゾーンになるかと思います。点検確認もしていないフォークリフトを他社のドライバーが運転して事故をしたときに、ドライバーの責任になってしまう。このような場合に、フォークリフトの点検を誰がしたのか、となったときに非常にグレーゾーンなんです。実はそのようなことが横行している。発荷主・着荷主サイドでの協力が必要だということだったと思うのですが、着荷主側でフォークリフトなども用意して、取卸しをし、ドライバーは車上でサポートを行うというのが運送の基本であるということをして是非とも横展開していただきたい。これが物流の基本であり、ドライバー・従業員の安全衛生が担保されますし、労働時間も短縮されると理解しております。

(久本座長)

どうも有難うございました。ただいまのご意見に対していかがでしょうか。ドライバーは免許をもっているのですか。

(穠山委員)

その確認もせずに作業をさせている荷主がいるかと思いますが。逆に荷主の皆さんに聞きたいのですが、作業は自社でされているのか、ドライバーに任されているのか。

(久本座長)

いかがでしょうか。把握されていない可能性も十分にあると思いますが。必ずしもドライバーがやってはいけないということではないかと思いますが。その作業はその作業をするので、免許ももっていてフォークリフトの整備もちゃんとしていて、とそのへんがはっきりしていて、ドライバーは単に運転するだけではなくて、フォークリフト作業をするんだということをはっきり決めていけばいいわけですね。

(穠山委員)

先ほども運送約款を改正されたというお話がありましたが、運賃と付帯作業料が明確化されたということですので、このドライバーはきちんと免許を持っていて、事業主もこのドライバーはフォークリフトを運転・作業してもいいということを確認していて、それが

約定・書面化していればいいのですが、そこまでがなかなか認知されていないので、労働者はやってよと言われたら弱い立場になると危険だということを広く知っていただきたい。

(久本座長)

有難うございました。私もそのへんあまり詳しくはないのですが、そのへんをはっきりさせるといふことかと思ひます。運転手もそういうことを自由にやるといふのは悪いことばかりではないかと思ひます。そちらの方が効率的な場合もあるかと思ひます。付帯作業をやつて、その賃金を要求するのですが、安全衛生上の問題もありますし、そのへんがひとつの課題になるのかも知れません。今回の重要なポイントになるかと思ひます。明確にするといふことが大切かと思ひます。

(大里委員)

ちよつと教へてほしいのですが、22ページを見ると受付台数は5時台、6時台、7時台と多くないので、滞留時間が長いのは体制が整っていないからこうなるのかと思ひていたのですが、23ページの整理を見ますと「朝時間帯の待機時間の長時間化の問題は、車両が集中化することが原因である」と書かれていますので、そのあたりがよく分からないので教へてください。

(日本PMIコンサルティング)

22ページの左側のグラフをご覧いただくと、着荷主の現場といふのは朝8時から取卸作業がスタートします。5、6、7時台の車両といふのは取卸作業以前から待っている車です。8時台の車もあるのですが、8時台に入っている車といふのは、8時台には卸せません。ですから、5、6、7、8時台に受付した車両が累積している状態で、まさに「車が集中化」しているといふ状態になります。取卸作業開始の8時台から9時台の約1時間は累積的に台数が待っているといふところで、早朝時間帯に集中化しているといふ表現にさせていただいているところでございます。

(大里委員)

よく分かりました。そのへんのこともどこかに書いた方がいいのかも知れません。

(久本座長)

横展開するとか言葉は麗しいのですが、作業者のほうからすると、勉強するといふのは大変なことなわけで、簡単なものでないととてもではないが出来ないし、事業者としてはコストをかけずに、ドライバーにとっては負担感を少なくして有益な情報を獲得するかが重要なポイントになるのかなと思ひました。作業員の方々の意見を会社に伝えておいて、A4一枚の紙にまとめておき、本人以外の人を手待ち時間に見て分かるものを作るなど、

簡単で効果のある、費用対効果の良いものを考える必要があるのではないかと思います。お金をかけずに無理のないように、いかに効率的にドライバーの労働時間を減らすかという観点から非常に有益なパイロット事業だったのではないかと思います。それでは、今日を中心的なテーマは議題 3 だと思いますので、議題 3 について、事務局から報告をお願いします。

## 8. 議題 3 について

(事務局 京都運輸支局 戸田課長)

資料 3 p 1～p 2 説明 (省略)

(久本座長)

有難うございました。平成 30 年度についてはコンサルティング事業になっていきますが、京都としてはやらないということになります。いままでやってきたパイロット事業と同じようなものはしないという前提になります。その上で、30 年度どうするんだということが問題になるかと思います。というわけで、開催通知のところで皆さんのご意見を伺いたいと事務局のほうからされていると聞いています。予算自体は限られてはいるわけですが、どういうことをやったらいいか積極的なご意見をいただければと思っております。いかがでしょうか。特にないでしょうか。特にご意見がないということでしたら、事務局のほうから来年度どうするか提案はあるということですので、そちらの説明を先にいただいてそれを受けた形でご意見をいただきたいと思います。それでは事務局のほうから来年度の取組について提案をお願いします。

(事務局 京都運輸支局 戸田課長)

資料 3 p 3～p 4 説明 (省略)

(久本座長)

有難うございました。事務局のほうから事務局案の提示がありましたけれども、一番は予算の問題はあるかと思いますが、事務局案についてご意見ありますでしょうか。

(樺山委員)

取組自体はまったく異論がないです。届出についてちょっと教えてほしいのですが、私の所属している会社も届出をしました。ベースとしたら近畿運輸局のモデルとなっている届出を出しています。適用方には上限下限 1 割の幅運賃があるのですが、ほぼ実際には適用されていない実態があります。なぜ、運賃収受できていないかといいますと、それはお客さんが運賃を払ってくれない、ということなのですが、届出では上限下限 1 割の幅運賃

を出しておきながら守れていないというのは運輸局として大丈夫ないのですか。これを守れないのであれば、安い運賃で届出を出せばいいのに、この運賃を届出しているのにそのとおりに商いをしていないので、もし調査をされるのであれば、届出運賃内で商いしているかどうかをチェックされれば、ほぼそのとおりにしていないということになるかと思うが、そのあたりの見解をお聞きしたい。

(事務局 京都運輸支局 戸田課長)

もちろん収受できていないというのは問題でないとは思っていないので、そういったこともご意見をいただきたいと思っています。そこは本局とも調整して、内容については追加なり検討させていただきたいと思います。

(穠山委員)

届出を守っていないのは罰則とかはないのですか。指導項目でもないのですか。

(事務局 京都運輸支局 戸田課長)

罰則はなかったかと思います。

(穠山委員)

適正化実施機関などでチェックしていただいているところでも届出運賃どおり約定しているかは項目がなかったので、届出運賃は全く意味がないのかなと思ってしまう。

(事務局 京都運輸支局 戸田課長)

以前は国が標準的なものを定めてやっていたかと思うのですが、今はやっていないので、監査などに入っても正直な話、運賃までなかなか見られていないというのが実態です。運行管理を中心に監査を行っているというのが実際です。すいません、答えになっていないかもしれません。

(久本座長)

なかなか難しいところで、規制緩和との関係があって、実態はどうでもよく形式だけ整えろと行政は言っているのか、という問題があるのだと思います。この調査自体で申請率を上げたいという行政の思いは分かるのですが、それは形式だけじゃないかというのに対して、どうなんですかという非常に難しい繊細なところだと思います。このような案が出ておりますが、トラック業界のほうからどういう考えなのかご意見いただければと思います。

(荒木委員)

認識としまして、新約款が出来まして、事業者としても物が荷台での受け渡しというのはある程度のもたまった量のなかでしか考えられないと思います。現状でいうと、物流も少量の荷物も多いですし、通常でいえば、お客さんの前まで持っていくというのが事業者も荷主さんもそのような認識でいるかだと思います。そのような認識のギャップを解消していただいて、その分費用がかかっていくというようなことをやっていただかないと、どうしても世間一般の常識と事業者の考えに今のままではズレがあって難しいことがあるのではないかと思います。周知を徹底していただくことが重要ではないかと思います。

(久本座長)

分かりました。新約款というものによって待機時間料というものをあらゆる業者が作って、そういうものだとすることを武器に交渉するという思いがあるということだと思います。そうであれば、調査を全事業者に対して行ってもいいのではないかと思います。とにかく全体としての申請率を100%に近いということになると、それをベースになるので、宣伝の意味も含めた調査を行うとすれば、全部やった方がいい。これぐらいの数であれば、全数やった方がインパクトはあるし、効果はあるというふうな気がしました。そのあたりいかがですか。

(事務局 京都運輸支局 戸田課長)

本局とも相談してそこは調整したいと思います。

(久本座長)

それに回答しない事業者も少なからずあるとは理解するのですが、それを踏まえたうえで全部に配るということで、答えないほうにもプレッシャーがかかるかだと思います。全国的に申請率を高くして、これが標準だというふうにトラック業界全体で言えば出せる訳ですので、特定のところでどうなっているのか調査をするのではなくて、むしろ宣伝普及を目的として調査を行ったほうがいいと思います。お金が少しかかるので、それは出来ないという話もあるかとは思いますが、これぐらいの件数ではそれほどではないかと思いません。

(大里委員)

全件すると言った方が予算はとりやすいかと思います。

(樺山委員)

私も座長の意見に賛成です。回答率も出てくると、どこが協力してくれるかなど事業者のモラルも分かると思います。



(久本座長)

協力しない事業者もこれぐらいあるんだということで、問題提起にもなる。なぜ協力しないんだという話になる。それぐらいの方がインパクトもありますし、京都だけの話ではなくて、日本全体でやった方がいいと思う。これが標準化されると、もともとこうですよと京都の業者がではなくて、日本全体のトラック業界がこうであるというのが非常に重要じゃないかと思いました。京都ではなくて全部やればいい。答えないところにはプレッシャーになるので。

(事務局 京都運輸支局 戸田課長)

相談をして決めたいと思います。先ほど運賃の話で、監査で見えていないと言いましたが、本来のところは手続きをしていなければ処分なり日車がかかる話になる。ただ、他にも監査ネタが溜まっている状態なので、なかなか回らないのが実態です。

(久本座長)

そういう意見があったということをお伝えいただければと思います。実際出来るかどうかはまた別として、実際の話は事務局に一任したいと思っております。では、次の報告事項「取引環境・労働時間改善中央協議会の情報提供について」ということで、事務局の方から報告をお願いします。

## 9. 報告事項について

(事務局 近畿運輸局 松尾課長)

資料 4-1、4-2、4-3、4-4 説明 (省略)

(事務局 京都労働局 吉岡課長)

資料 4-5 説明 (省略)

(久本座長)

有難うございました。報告事項で質問等ございましたら、よろしく申し上げます。前半のものについては待ち時間の調査では特性が明らかになったなと思ったことと、ベストプラクティスの報告も参考になったなと思います。いかがですか。

(樺山委員)

資料 4-3 の 9 ページに取引環境の適正化のなかで、荷主勧告制度の運用というところがあります。荷主に主体的に取引環境の適切な関与があった場合に勧告する制度ですが、警告が 3 件となっているのですが、全国で 3 件ですか。

(事務局 近畿運輸局 松尾課長)

これは全国で3件になります。

(穠山委員)

どういう事例が3件の警告になったのでしょうか。

(事務局 近畿運輸局 松尾課長)

警告の3件の内容というのが、本省のほうの資料のなかにそこまではお示しされていないので、申し訳ないですが、ここではお示しすることはできません。

(穠山委員)

働き方改革のところで3ページで自動車運転の業務に関しては施行5年後に上限960時間を適用し、施行後に一般則の適用を目指すということですが、自動車運転の業務だけ差別化されておりますが、こればなぜなのでしょう。

(事務局 京都労働局 吉岡課長)

自動車運転者についてはどうしても長時間労働があり、現在も36協定に基づく上限規制についても自動車運転者については適用除外になっており、改善基準告示のほうでトラック独自の規制をしているので、すぐにこの規制をかけることは実態として厳しいということで、実際取り組んでおられる自動車運送業界でのこれからの時間短縮に向けた取り組みを含めて5年後に上限960時間ということで取り組んでいこうということになっております。

(穠山委員)

960時間というのは罰則付きですよ。

(事務局 京都労働局 吉岡課長)

そうですね。要綱なのでこれから国会で審議をし、どうするかを決めることになるが、現時点の要綱のなかでは5年後には上限960時間を適用し罰則付きということになっています。

(久本座長)

先ほどの警告3件ということですが、これは公表されているのかどうか、そのあたりはどうですか。

(事務局 近畿運輸局 松尾課長)

警告よりもうひとつ上の段階の荷主が主体的に関与している場合の勧告というものがあるのですが、勧告の場合は公表されます。警告の場合は公表されません。

(久本座長)

実はそのあたりも問題があるのではないかと思います。そういったことですね。分かりました。有り難うございます。時間も参りましたので、これで議事のほうを終了したいと思えます。

## 10. 閉会挨拶

(京都労働局労働基準部 日根部長)

座長の久本先生、ご出席された委員のみなさま方には大変積極的なご意見ありがとうございました。平成29年度にパイロット事業を担当されました日本PMIコンサルティング株式会社からご報告にもございましたように荷主の最低限の協力を前提として作業レベルでの協力連携によって最も待機時間が短い時間帯を確認して運行計画を立てたり、また作業レベルで連携としまして取卸しの作業時間の短縮と具体的な検討は非常に有意義に感じたところでございます。

30年度の京都の取組としましては、後半のガイドラインの周知がありますが、これに併せて待機時間料金等の料金收受の実態調査の実施の方向性が示されたところでございますので、労働組合、荷主の皆様にもご協力よろしく申し上げます。

働き方改革関連法案についてですが、裁量労働制の部分についてはすべて削除をして基本的には3月中に国会提出を目指すという方向でしたが、ご承知のとおり国会が少し空転をしている状況でして、いつぐらいに審議が始まるかということについても予想が立ちにくい状況でございます。

陸上貨物運送業界は依然として長時間労働の実態がみられまして、脳・心臓疾患に係る労災認定の状況を見ましても、28年度に労災の支給決定をされた方は全国でも京都でも自動車運転従事者が一番多くなっている現状でございます。

京都労働局としましては改正法の審議の状況もみながら、現行法や改善基準の周知やトラック輸送に係る労働者の労働時間の改善に向けた行政を引き続き進めていきたいと考えております。

過労死大綱に基づく自動車運転者の調査分析をみましてもトラック運転者の時間外労働の削減のためには、引き続きトラック運送事業者・荷主・行政が一体となって取引環境の改善を図るための取組を進めていくことが必要であると明記されているところでございます。皆様方にはどうか適切なご協力をお願いしたいと思います。

本日は有難うございました。

(事務局)

貴重なご意見、誠に有難うございました。次回の協議会の開催については、ガイドラインの作成状況や来年度の取組内容の進捗状況を見ながら、事務局により調整させていただきます。

以上をもちまして、「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」を閉会します。本日は誠に有難うございました。

以上