

第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会議事録

- 日 時 平成27年7月23日(木) 13:30~15:15
- 会 場 大分市「大分県トラック会館」5F 大会議室
- 出席者 会議資料のとおり

I 開 会

(事務局：吉岡運輸企画専門官) 定刻となりましたので、只今より第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会を開催致します。委員の皆様におかれましては大変お忙しい中、本協議会にご出席頂きまして誠に有難うございます。

後ほど座長が選出されるまでの間、進行役を務めさせていただきますのでよろしくお願い申し上げます。

(配付資料の確認)

開催に先立ちまして、委員の皆様をご紹介するところですが、お時間の関係でお配りしています委員名簿・出席者名簿によりご紹介に代えさせていただきます。

II 大分労働局挨拶

(大分労働局：金沢労働基準部長) 本日、大分労働局長が公務により出席できませんので、私が代理で出席させて頂いておりますことをご了承頂きたいと思っております。

本日、取引環境・労働時間改善大分県地方協議会を開催するにあたり一言ご挨拶申し上げます。

委員の皆様方には、大変お忙しい中、お集まり頂きまして大変ありがとうございます。

また、日頃から労働基準行政の推進につきましては、格別のご理解ご支援を頂いておりますことに厚く御礼を申し上げます。

この協議会は、名前のとおり取引環境と労働時間の二つの要素がございます。経緯と致しましては、現在、国会に提出されています「労働基準法の一部を改正する法律案」において、月60時間を超える労働時間の割増賃金率について、平成31年4月から中小企業への猶予措置を廃止する内容が盛り込まれております。そのため、中小企業において、特に長時間労働者比率が高い業種を中心に関係行政機関や業界団体との連携の下、長時間労働抑制に向けた環境整備を進める必要がありますけれども、トラック運送業は約99%が中小零細企業で占められており、総労働時間が長く法改正の影響を受ける業種の一つと考えております。

トラック運転者の労働時間をみますと、長時間労働となっている労働者が多いという問題があります。長時間労働の原因として脳・心臓疾患を患い労災認定をされた件数は年間およそ300件前後で推移しておりますが、そのうち道路貨物運送業は3割を占めており、毎年1位となっております。これは既に顕在化しているものですから、潜在的にはトラック運転者の多くは予備軍となっていることが推測できます。

また、一方で、そういう厳しい状況が世の中に知られていてトラック運転者になりたがらないという人材確保上の問題もあります。トラック輸送は、日本の経済あるいは国民生活を支える重要な産業であります。輸送が止まるというのは、経済全体にとって非常に重要な問題ですので、トラック運転者が長時間働くことなく業務をしっかりとできる労働環境を整備することが非常に重要となると認識をしております。

トラック運送業における長時間労働の問題は、荷主都合による手待ち時間の実態もあり、トラック運送事業者の自主的努力だけでは改善がなかなか進まないという状況があります。そのため、取引環境と労働時間の合わせた会議を作り実際に働いているトラック労働者の時間が短くなるような対策を進めていくこととなりました。

こうした背景を踏まえまして、学識経験者の前田先生をはじめ、経済団体の方々、労働関係団体の方々、運送事業者の方々、さらには大分県を代表する企業であります新日鉄住金、大分キャノンの方々にもご参加して頂いております。

大分県下のトラック運送業の労働環境を改善し長時間労働の抑制とその定着が図られるよう、皆様と一体となって議論を進めていきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願い致します。

(事務局：吉岡運輸企画専門官) ありがとうございます。それでは、本協議会の設置にあたりお手元にお配りしております「トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会規約案」につきまして事務局からご説明をさせていただきます。

Ⅲ トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会規約について

(事務局：久世首席運輸企画専門官) 大分運輸支局久世と申します。よろしくお願ひ致します。お手元の資料トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会規約案をご覧ください。

ポイントを絞ってご説明をさせていただきます。

名称は、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会」と称させていただきます。

目的でございます。第2条、本協議会は、トラック輸送業者、荷主、行政等の関係者によってなり、トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図ることを目的とします。

第3条組織でございます。協議会は、学識経験者、労働団体、経済団体、荷主、トラック運送事業者団体、トラック運送事業者、大分労働局、九州運輸局の各委員をもって構成するものとさせていただきます。

第7条事務局でございます。共同事務局は、大分労働局、大分運輸支局、大分県トラック協会が共同で行うものと致します。

附則でございます。日付は空白となっております。ご承認頂ければ、本日の日付を記入致します。

以上です。

(事務局：吉岡運輸企画専門官) ただいま事務局から本協議会の規約について説明致しましたが、ご質問はございますでしょうか。この内容でご承認頂けますでしょうか。

異議が無いようですので、本協議会は、この規約で進めさせていただきます。

なお、正式版につきましては、会議終了後に事務局より各委員の皆様にお送りさせていただきます。

それでは本日の協議会を進行するにあたり、規約第3条に基づき座長を選出したいと存じますが、どなたか座長に就任して頂ける委員さんはいらっしゃいますでしょうか。

(立候補者なし)

いらっしゃらないようでございますので、それでは事務局より放送大学大分学習センター所長前田明大分大学名誉教授にお願いしたいと存じますが如何でしょうか。

(満場一致で可決)

それでは前田先生に座長をお願いしたいと存じます。

では、これからの議事進行を前田先生にお願いします。前田先生、よろしくお願ひ致します。

Ⅳ 議 題

1. トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会について

(前田座長) ただいま本協議会座長にご指名を頂きました前田でございます。本年3月31日に大分大学を退職し4月1日からご紹介がありました放送大学大分学習センターの所長として勤めております。よろしくお願ひ申し上げます。

さきほど、大分労働局基準部長のご挨拶がございましたように大変重要な案件である大分県トラック輸送における取引環境・労働時間改善に関わる問題についてご協議を頂きますが、関係する重要な役割を担っている関係各団体が出席でございますので、この問題について、より真摯なご議論をお願ひ致します。

それでは、さっそく審議に入りたいと存じます。まず、議題の1でございます「トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会について」、事務局説明をお願ひ致します。

(事務局：久世首席運輸企画専門官) 久世でございます。資料1をご覧ください。

トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会設立趣旨としてお示しさせていただきます。

平成27年4月3日に閣議決定されました「労働基準法等の一部を改正する法律案」の詳しい内容につきましては、後ほど大分労働局からご説明させていただきます。この法律案で示されています割増賃金の

引上げ施行が平成31年4月に予定されています。中小企業において特に長時間労働者比率が高い業種を中心に関係行政機関や業界団体等との連携のもと、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要があります。この割増率でございますが、今まで25%だったものが50%に引上げられる改正になっております。このような背景で、学識経験者、荷主、事業者、行政などにより構成される協議会を中央及び各都道府県に設置し、実態調査、パイロット事業、長時間労働改善ガイドラインの策定等を行うことにより、関係者が一体となって長時間労働の抑制とその定着を図っていくこととします。

中央協議会につきましては、既に5月20日に開催されています。九州管内においても、大分県を皮切りに8月中に各県で開催されるものと聞いております。

続きまして、本協議会の主な取組みでございますが、まず長時間労働抑制のための改善方策の検討、これにつきましては、一番としまして長時間労働の実態調査・対策の検討、二番としましてパイロット事業実証実験の実施・対策の具体化、三番としまして長時間労働改善ガイドラインの策定・普及、四番としまして長時間労働改善の普及・定着、それと取引環境の改善に向けた方策の検討を行っていくと考えております。

続きまして、今後のスケジュールでございます。添付資料(トラック輸送における長時間労働の抑制に向けたロードマップ)をご覧ください。平成27年度から平成31年3月までですが、このロードマップに示されたスケジュールに則って進めて行くことと致します。

平成27年度につきましては、6月中に開催準備を進めて参りました。そして本日の開催を迎えたところでございます。8月から9月にかけて実態調査を行います。続いて10月から11月第2回協議会の開催、10月から12月にかけて実態調査の集計・分析、1月から3月にかけてパイロット事業の実施内容の検討、2月から3月にかけて第3回協議会の開催、平成27年度スケジュールについては、このように考えております。

以上、取引環境・労働時間改善大分県地方協議会についての説明と致します。

(前田座長) ただいまの説明につきまして、御意見・御質問のある方はいらっしゃいますでしょうか。

(質問・意見なし)

ないようですので、今説明を頂いたスケジュールに沿って進めていくということでもよろしくお願ひしたいと思ひます。

2. トラック業界における労働時間等の現状について

(前田座長) 議題の2トラック業界における労働時間等の現状について、事務局から説明をお願いします。

(事務局：須藤専門監督官) 大分労働局専門監督官をしています須藤と申します。

私の方からは議題にあります、トラック業界における労働時間等の現状について皆様のお手元に配付してあります資料「トラック運送事業における労働の現状①」等に沿ってご説明させていただきます。

では、トラック運送事業における労働の現状①をご覧ください。

年間総実労働時間の推移産業別ですが、青い線が道路貨物運送業、緑色の破線で示しているのが全産業の年間の総労働時間となります。週40時間を年間の総労働時間と考えますと、2,085時間となるわけですが、週休2日制、祝祭日、盆、年末年始の休みを踏まえまして、だいたい全産業、25年ベースで1,746時間が年間総労働時間となります。それに比較して道路運送業の方では、平成25年ベースで2,222時間ということで、一般的な産業に比べて、だいたい476時間程度長いという状況にあります。これは業種という面で、勿論、運送業で働かれている事務員の方、若しくは倉庫等で荷積みをされている方の一般的な労働時間を含めた中で、平均的な運送業の労働時間が2,222時間ということになっています。

その下の方のグラフを見て頂くと、年間総実労働時間の推移職種別で黄色と赤色の線で書いてありますが、これがまさに運送業で運転手として働いている方の年間の実労働時間となっています。黄色が営業用大型貨物自動車のもので、赤色が営業用普通・小型貨物自動車のものとなっています。黄色の大型貨物の年間実労働時間が2,640時間となっていて、一般の産業の方が年間25年ベースで1,746時間ですので、トラック運転者の方は、一般の方と比較して1,000時間程度多く働いている状況になっています。

続いて、トラック運送事業における労働の現状②をご覧ください。これは全国で脳疾患・脳梗塞等で労災認

定をした数です。平成 26 年度 277 件となっているのは、脳・心臓疾患で労災として認められた全産業での支給認定を受けた件数となっていて、それに対して 26 年ベースで 77 件が道路貨物運送事業の方で、全体の 30% 近くを占めている形となっています。ここで労働者数との関係を見ますと、全国で労働者全体は 52,094,209 人に対し道路貨物運送業に従事する労働者は 1,550,223 人で 2.98% となっていて、同じ比率で考えれば道路貨物運送事業の認定率は 3% 近くだと思われそうですが、実際は 30% となっていて、この割合から考えれば、脳疾患・心臓疾患の支給決定件数に占める自動車運転者の割合は極めて高いこととなっています。脳・心臓疾患の労災補償状況が請求・決定・支給件数がありますが 277 件が先ほど説明した支給件数となります。私見ですが、運転手の方は、座っている状態が長く体を動かすことが少ない、いわゆる座りっぱなしという状況から、よく言われるエコノミー症候群のような形になって心筋梗塞とか脳梗塞、血管が詰まりやすくなっているのかなと思います。

また、運転業務で神経を使う業務ですとか、夜間を通して運転をされるとなれば、生活リズムが不規則ということで、脳梗塞とか心筋梗塞になりやすいと思われそうです。その中で、トラック運送業種の方の労災認定が認められやすいというのは、労災の認定というのは基本的には労働時間、まず 1 ヶ月の時間外労働が 80 時間以上あるかどうか、100 時間以上であるかどうか、労働時間をベースに考えるので、もともと長時間労働である自動車運転者にはわりと認定されやすいという状況になっております。

次に脳・心臓疾患の業種別請求、決定及び支給決定件数ですが、請求件数は、運輸業は平成 25 年度で 182 件と他の業種に比べて最も多いという形になっています。決定件数も請求件数が多いということもありまして、平成 25 年度 167 件と決定も非常に多い形となっています。

次に、脳・心臓疾患の請求件数の多い業種で、これを大分類と中分類で捉えてみますと、大分類で見ますとバス・タクシー・トラック等を含む運輸業・郵便業が一番多く、その細部の中分類で見ますと道路貨物運送業が 120 件で最も多い形になっています。

次に、脳・心臓疾患の年齢別、決定及び支給決定件数ですが、平成 25 年度で一番多い年齢層を見ますと 50 才から 59 才までで、請求件数が 241 件、支給決定が 108 件ということで、最も多いのが 50 才代となっています。次に多いのが 60 才以上で 228 件、次に多いのが 40 才で 210 件という形で、50 才代の労災認定が目立つというふうな形になっています。

次に、都道府県別の脳・心臓疾患の請求、決定及び支給決定件数ですが、大分県を見ますと件数は非常に少なく請求が 3 件に対して 5 件の決定となっています。数字が逆転しているのは、前年度の件数が繰越されたことによります。全国で一番多いのは、東京で 107 件の請求で 88 件の認定件数となっています。

次に脳・心臓疾患の 1 ヶ月平均時間外労働時間数別支給決定件数、時間外の区分でみた場合、何時間くらいの方が認められるのが多いのかを見ますと、80 時間から 100 時間未満が平成 25 年度で 106 件、平成 26 年度で 105 件、続いて 100 時間から 120 時間未満が平成 25 年度で 71 件、平成 26 年度で 66 件となっており、何れにしても 80 時間以上から労災の決定件数が増えているというふうな形になっております。

次に就労形態別にみますと一番多いのは正社員で支給決定を受けているというふうな形になっています。次に精神障害の労災補償の状態ですが、最近では、うつ病ですとかも労災件数の申請が増えてきております。メンタルヘルス等労働局としましても取組をしているところであります。精神障害は労働時間だけではなくて、パワハラですとかセクハラを含めて労災に認められることがあることから資料をつけました。

精神障害の方をみて頂きますと、平成 26 年度で請求件数が 1,456 件うち支給決定が 497 件となっております。運輸業だけが低いというわけではありませんが、平成 25 年度ベースで請求件数が 147 件、製造業が 249 件でたくさん出ています。業種の大分類、中分類で見ますと中分類で 3 番目に道路貨物運送業がでてくるというふうな形となっております。年齢別にみますと精神障害については、一番多いのが平成 26 年度 40 才から 49 才、続いて 30 才から 39 才までとなっていますが、脳・心臓疾患と比較しますと 50 代・60 代となっていました。精神障害については、40 代・30 代が非常に多い形になっております。

都道府県別にみますと大分県は平成 26 年度を見ますと請求件数が 15 件、支給決定件数が 5 件となっております。時間外労働の区分で見ますと、20 時間未満が多く労働時間と関係がないとみられると思いますが、精神障害については要因が両極端に分かれます。パワハラとか受けて、そういった方は労働時間に関係ない方と、労働時間が長くて過重労働で発症される方がいます。ということで二極化しております。その状

況というのが、出来事別件数で見ますと対人関係に出てくるのが多い傾向にあります。労働時間が影響してくるものとして、仕事の量・質のところで、仕事内容・仕事量の大きな変化を生じさせたが127件、1ヶ月に80時間以上の時間外労働を行った64件があります。

続いて、トラック運送事業者に係る監督指導等の状況①というのがあります。これは全国の労働基準監督署がトラック運送事業者に監督指導にはいった場合の違反率等の状況になっています。労働基準関係法令違反率の推移(全国)について、青い線と赤の点線が平成22年から平成25年までありまして、赤の点線の方が全業種の違反率の推移がでております。だいたい全業種の違反率というのが66%から68%ありますが、10事業場にいけば6事業場から7事業場に違反があるといった形になっています。これに比べて青線がトラック関係の違反率の状況ですが、だいたい81%から83%までの違反率がある。10事業所に行けば8事業所に違反があるというふうな形になっています。

皆さんトラック輸送には改善基準があるということをご存じだと思いますが、1ヶ月の間に総拘束時間が293時間、1日の拘束時間が16時間を下回るということというふうな縛りがあります。それは法律違反ではないのですが、中には法律違反が伴うことがあります。改善基準という基準の違反ということになります。それ以外に36協定の限度を超えているですとか、就業規則を出していない、健康診断を受けていない、そういうものがいわゆる法律違反となります。

そこで労働基準関係法令違反率の推移(大分)では、全業種で違反率は50%から60%程度で10事業所に行くと5件から6件程度の違反がある。トラック運送事業をみますと平成22年では91%と10件いけば9件の違反がありましたよということになります。就業規則や36協定を出していないですとか、監査先事業所にもよりますが、だいたい、22年、23年、24年をみますと70%から80%程度の違反が認められたとの状況にあります。

改善基準の違反だけを取上げてみますと、全国では65%程度、大分県では70%程度の違反率があります。監督署としてどのような対応をしているかと申しますと、文書では正勧告書ですとか指導書で改善を行政指導として促している状況であります。行政指導に従わない、若しくは過重な運転をさせ重大な事故を起こしたといった場合は、検察庁へ書類送検するといったようなことをしています。全国の監督署がトラック運送事業者を送検した件数をみますと、平成22年は67件、平成23年は39件、平成24年51件、平成25年は48件ということで、だいたい毎年50件程度は送検しているといった状況になります。これが監督署の状況となります。

労働基準法の一部改正法が成立といったことで、平成22年に法改正があった時に配付していたもので、時間外労働の割増賃金が上げられますといったことで、実は大企業については、1ヶ月60時間を超える時間外労働時間については、50%に上げられています。中小企業については、しばらく猶予するといった形になっていました。中小企業といいますのは、資本金の額または出資の総額が、小売業・サービス業で5,000万円以下、卸売業で1億円以下、上記以外で3億円以下、トラック事業者はだいたい上記以外に当てはまるのではないかと思います。または、常時使用する労働者が小売業50人以下、サービス業100人以下、卸売業100人以下、上記以外300人以下で、これは法人または個人事業主単位となりますが、どちらかに当てはまれば中小企業として認められて時間外労働が60時間を超えても割増賃金を50%にしなくても当分いいですよというふうな形になっておりました。

ところが、労働基準法等の一部を改正する法律案の概要とありますが、これが平成27年4月3日閣議決定され、まもなく、法律改正に進んでいく形となっております。ここで先の説明でしました中小企業の猶予は廃止され、これが4年後の平成31年4月1日から実施することとなっております。トラック運送事業は一般の会社と比較し、60時間を超える率が企業で5倍程度高くなっています。ということで、この割増率の影響をもっとも受けるのが運送業となります。

その影響について、トラック事業者への影響を試算してみますと、1日8時間、週40時間が所定労働時間の会社で、月20日勤務、月給200,000円の労働者を改善告示の拘束時間1ヶ月293時間のぎりぎりまで労働させた場合、293時間から休憩時間1時間/1日として1ヶ月20時間となりますので、293時間から20時間を引きますと273時間の実労働時間となります。1ヶ月の平均所定労働時間は、173.8時間となり、273時間から173.8時間を引くと、99.2時間の時間外労働をさせていることとなります。

今までのケース 25%で計算すると月給 200,000 円割る 173.8 時間で、時間給 1,151 円となり、1 時間あたり 1.25 倍で時間外の割増賃金は 1,439 円で 1 ヶ月の時間外 99.2 時間を掛けると 142,749 円となる。これを基本給 200,000 円と併せて 1 ヶ月 342,749 円払わないといけない。

これが、60 時間を超えた場合、60 時間までは 1 時間の割増が 1,439 円、60 時間を超えた 39.2 時間では 1,727 円でそれぞれ計算すると、154,039 円が割増賃金となり 200,000 円と併せると 354,039 円となり、従前との差が月 11,290 円となるこの割増賃金が平成 31 年 4 月から適用されることから、これを何とかしなければならぬといったことで、トラック輸送における長時間労働の抑制に向けた取組として、関係行政機関や業界団体等との連携の下、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要がある。荷主都合による手待ち時間など、トラック運送事業者のみで改善することが困難であるという要因が背景にあります。トラック事業主だけで何とかすることができない、荷主を含めて業界全体を巻き込んで考えて行かなければならない。そのため、学識経験者、荷主、事業者、行政などにより構成される協議会を中央及び各都道府県に設置し、実態調査、パイロット事業、長時間労働改善ガイドラインの策定等を行うこととしております、ということとなっています。

これについては、単なる人件費を上げれば良いということだけではなく、労災の認定等、脳・心臓疾患、精神障害があるようにトラック運送事業者の労災認定が多いということも含めて、ただ割増賃金があるから賃金を何とかしようというのではなく、相対的に労働時間を減らしていつて事故も無いように、かつできる限りソフトランディングでもっていききたいというのが趣旨であります。

物流というのは、日本の産業の根幹に関わる業種と考えます。あと 4 年後に人件費が上がるということではなくて、労働者が脳・心臓疾患にかからず健康で安心して働けるといった職場環境を作るといったことが大事になります。長時間の抑制をすることは、人件費の抑制にも繋がりますし、過労による交通事故防止にも繋がっていくのではないかとこのふうな形で考えていますので、協議会をとおして積極的な協議と取組の方をよろしくお願ひしたいと思います。

(前田座長) ただいまの事務局の説明でご意見・ご質問ありましたらお願いします。3 つほどの焦点が上げられますが、長時間労働の抑制、労災問題の対応、受け手の対応、つまりはロードマップですが、今後どのようにしていくのか、ここに係わってくるわけですが、それらを踏まえてご質問・ご意見を伺います。

(質疑・意見なし)

私の方から、一つお伺いします。法令違反と改善基準違反について、一方で減少をみているが他方で高い数値があるが、この二つの関係の説明をお願いします。

(事務局：須藤専門監督官) 改善告示に違反しても法令違反とならない場合があります。36 協定の届出をしており法令どおりしているが、自動車運転者の改善基準でいくと、運転時間や休憩時間に制約があるが、これを守られていない等があります。

(前田座長) 荷主の方から何かございませんでしょうか。

(山本委員：大分キャノン(株)物流統括部長) 企業として利益を出すことは重要であります。順法を前提にした活動が基本であると認識しております。運送業界が、非常に厳しい状況であることは理解しており、如何にして効率的に物を動かすか、荷主として、相談をしながら協力できることをやっていきたいと思ひます。

(日本通運(株)大分支店：小西次長) 当然利益を出していかなければなりません。法令を遵守したうえでドライバーの健康管理を行いながら、効率の良い輸送を行っていきたくと思ひます。

3. トラック運送事業における長時間労働の実態調査について

(前田座長) 議題の 3 トラック運送事業における長時間労働の実態調査について、事務局から説明をお願いします。

(事務局：久世首席運輸企画専門官) 実態調査の趣旨については私が説明し、調査票の内容につきましては、トラック協会の益永常務から説明がござひます。

トラック業界の実態調査の目的でござひますが、トラック輸送の労働時間の内訳、手待ち時間の詳細等調査し長時間労働の原因を明らかにし、取引環境の改善であつたり労働時間の短縮等の対策を検討すること

を目的として、厚生労働省と国土交通省が共同して実施するものであります。

続きまして、調査対象事業者様とドライバー様を選出する基本的な考え方でございます。調査対象運送事業者様ですが、私ども国土交通省が持ちます運送事業者台帳からランダムに選定します。中央協議会におきまして「調査対象に偏りが生じないように。」との意見が出されております。特定の輸送品目、荷主産業に偏りが生じないように、トラック協会にアドバイスを受けながら、私どもが責任をもって調査対象運送事業者様を選定することと致します。

続きまして、ドライバー様ですが、20の運送事業者様を選定し1事業者5名のドライバーさんを選定して頂いてアンケート調査を実施して頂くこととします。ドライバーさんの選定にあたりましては、長距離輸送、中距離についてバランスよく選定をして頂くようお願いをすることとしております。

(事務局：益永常務理事) 公益社団法人大分県トラック協会の益永と申します。どうぞよろしくお願い致します。

調査アンケートについてご説明致します。久世首席から説明がございましたとおり、実態を把握することが改善への大きなメソッドと認識を致しております。

アンケートは、ある程度、わしづかみに説明を致しますのでご了承下さい。

アンケートは、事業者用とドライバー用の2つがあります。調査は、トラック業界の労働実態を把握し改善に向け取り組むためのものとなります。

また、データにより監査に使用することは無いとしております。ですから、実態を正確かつ明確に記録し提出して頂くこととなります。

まず、事業者用調査票ですが、管理者あるいは運行管理者の方が記入して頂くこととします。

調査期間は7月の1ヶ月分について正確に記入して頂きます。

次に、ドライバーの調査票ですが、ドライバーを5名選定して頂きます。そのバランスについては、地場・長距離など輸送実態に合わせて、平均的なものと長時間労働のドライバーとし、偏りの無いようにします。調査期間は1週間、ドライバーがわからない項目については、該当の事業場の管理者等で記述回答して頂きます。荷主名の記述について、できない場合は、A社B社の代名詞を使って頂くこととします。提出前に必ず管理者のチェックをお願いします。

調査期間は、事業者・ドライバーで1ヶ月と1週間となります。

提出期限ですが、調査票を郵送する時に明示をさせていただきます。

調査に関する問合せについては、トラック協会益永と業務課長の植山とします。

では、調査票に基づきまして具体的に説明致します。

まず事業者用ですが、問1から問10までございます。会社・名称・住所、車両のトン数別台数の内訳、ドライバーの性別・免許の種類・年齢別の内訳、長時間労働と平均的労働時間に関して労働実態の内訳、ドライバーの過不足の状況、その対応、直接契約と下請け毎の取決め状態の内訳、改善に向けた荷主への協力依頼の実態、労働時間短縮に向けた意識調査となります。

ドライバー用につきまして、時間軸で就労状況を示すものと、荷役時間の詳細な内訳を記入して頂きます。以上でございます。

(前田座長) 厚生労働省と国土交通省からの調査票についてですが、ご質問・ご意見がございましたらお願いします。

(富永委員：センコー(株)北九州支店長) 長距離輸送について、日を跨ぐサンプル票の見方を示して頂けますか。

(事務局：益永常務理事) 日を跨ぐ場合は、出発の同一用紙の左から記入して頂くこととなります。

(富永委員：センコー(株)北九州支店長) 現実的には、仕向け先で解放する場合などがありまして、1日において始業となったりしますので、ドライバーの追跡の調査票については、現実に沿った記入方法を教えて下さい。

(事務局：益永常務理事) 都度、個別にご相談をさせて頂きたいと存じますのでよろしくお願い致します。

(富永委員：センコー(株)北九州支店長) また、色々と記入の際はご相談させて頂きたいと思っておりますので、その場合はよろしくお願い致します。

(前田座長) 他にございませんか。

(青木委員：大分県トラック協会会長) この調査票は全国共通でしょうか。

(事務局：益永常務理事) 全国共通でございます。

(青木委員：大分県トラック協会会長) そうですか。会社名を書くようになっていますが、非常に抵抗がございます。実態調査であり会社名に拘る必要は無いと思われま。それよりも、本当に長時間の対策をするのであれば会社名を書かずに本音を書いて頂くことの方が大切だと思います。

次の対策のためにも本当の実態を書いて頂くようなこととしないと意味が無いと思います。

荷主名や自社名を伏せれば、今回は十分正直に皆さんは書くと思います。

現在、業界は長時間労働で苦慮しており、改善基準を守ってやっていきたいのですが、今の状態では守れない場合があります、これをどのようにするかということで、協議会が設置されている。とくに青果物については、大消費地であり関東への輸送がメインで、新鮮なものを届けたいということで荷主さんは時間に拘わらず消費地に向けての競争となっており、改善基準が後回しとなるというのが現実です。

名前を書かなければならないという決り事であれば別ですけど、是非そのような事も踏まえて変えて頂ければ本音がでると思います。

(前田座長) 荷主名は伏せて、運送会社名についてはどうでしょうか。

(青木委員：大分県トラック協会会長) 運送会社名も抵抗があります。改善基準を守れない事があるという長い経験の中で、取り締まられるというイメージが非常に強いことがあります。

そのような状況にあって、アンケートを取って本音がでるか、恐らく6割から7割の回答しか書かないのではないかと危惧します。

この際、本気でやらないとこの協議会が形骸化してしまうようになるのではないかと感じています。

実態調査の真の目的は現状を把握するという事で、それであればこの中で会社名を書く必要があるのかということです。

実態調査で、なぜ会社名が必要なのかという疑問をもったものですから、意見を述べさせて頂きました。

(事務局：久世首席運輸企画専門官) 貴重な御意見として真摯に受け止めて、本省の方へ伝えることとします。アンケートを出す場合は個別名を記しますが、回答用紙の段階でどうするのかは、これから詰めていきたいと存じます。

(前田座長) 青木委員の発言は、調査票は最初から伏せた方が実態の把握ができると言っているのです、その点について如何でしょうか。

(事務局：久世首席運輸企画専門官) 全国統一でやりますことから、地方協議会では判断ができません。

趣旨は十分に理解できますので、本省のほうへ本音が聞けないということを必ず伝えて参ります。

(前田座長) 他に如何でしょうか。

(十時委員：(株)NBS ロジソル会長) NBS ロジソルの十時と申します。先ほどの青木会長の意見に賛成します。やはり、現実問題として基準を守っていくことが実態社会の中で厳しいものがございます。

実態調査というのであれば、本音をきちんと掴まないと形式的な議論をしても意味がないと思います。本音が聞ける体制を作って頂きたいと感じております。

現実的に遵守できない場合があるわけですが、ではトラックを止めていいのかという話で、トラックを止めた場合、社会的に非常に大きな問題があるわけで、できないことを行政指導されても困りますということ、是非知っておいて頂きたいということでございます。

(前田座長) トラック事業者の方で共通する問題でもあります。他に如何でしょうか。

(三浦委員：鶴見運送(株)社長) 鶴見運送の三浦でございます。大分県は、フェリーを利用できる良い環境にあります。フェリーの乗船2時間は拘束時間に入りますが、現実には、運転者がデジタルタコグラフ(就労区分を示す運行記録)を港に着いた時点で休息のスイッチを入れるわけですが、ここで実態は休息となります。なぜ2時間が拘束時間なのか厚生労働省の担当官に問合せをさせて頂いたところ「わかりません。」という回答でした。これの見直しを掛けて頂きたいというお願いがございます。

ドライバーの調査票の中で、手待ち時間を3つに区分していますが、運転者の感覚の問題だけとなります。ドライバーに休憩の指示をだしても、本人は荷待ちとしている、荷待ちであれば労働時間になります。こ

れをどうするのか。管理する側と運転者との間で、そこにギャップが生じています。

労働時間を守ろうとする中で、荷主様にどうしてもやらなければならない事項として守れる環境と休憩の環境をつくって頂きたいとお願いして参りました。

私は、協会の鉄鋼部会に属していますが、積込み現場の前に個縛(荷物を固定するために縛ること。)のスペースを作ってもらえないでしょうかとお願いをしました。安全を確保したい。また、フェリーを下船し、4時間の運転の後休憩を取りたいが、適所にそういった休憩できる施設がない。さらには、連休やお盆などではサービスエリアが混んでいて、トラックを止める場所もないような状況が現実であります。

では、どこで休憩を取ればいいのでしょうか。基準を守ろうとする努力はしているところですが、実態が合わない時、4時間を超えて運転してしまったということがあります。

皆さんも同じ思いでありますでしょうか、一緒に考えていきたいと思えます。

(前田座長) 拘束時間については共通する課題だと思います。他にございませんでしょうか。

労働実態調査につきましては、全国でも御意見があがるでしょうから検討をお願いします。

他になければ、この議題を閉じさせていただきますがよろしいでしょうか。

(全員了承)

それでは、その他になりますが、事務局、何かありますでしょうか。

(事務局：吉岡運輸企画専門官) 特にございません。

(青木委員：大分県トラック協会会長) よろしいでしょうか。私、トラック協会の会長を務めます青木と申します。良い機会ですのでご案内をさせて頂きたいと存じます。

私ども業界では「Gマーク」というものがございます。昨年から各荷主団体に大分運輸支局長さんとご一緒させて頂いて、Gマークのご理解をいただいておりますが、このGマークといいますのが、優良な事業所を認定するといった制度で、これを各トラック事業所に取って頂くように推進しております。

大分県におきましては33%の取得率で全国の取得率を大きく上回っておりますが、各企業で運送会社を雇うところがたくさんあるかとは思いますが、このGマークの優先的使用を是非お願いするところがございます。

次に、改善告示が平成元年に制定されましたが、制定後27年経ったところです。当時に比べて道路事情等が良くなってきていること、また大型の車両で操作も乗用車並になってきており労働環境は良くなっています。改善基準も今の実態を反映していないというところがございます。九州トラック協会、全日本トラック協会が見直しについて要望をしているところであります。この改善基準は全国一律で、日本列島は縦に長いものですから、長距離になりますと九州・東北・北海道は非常に厳しい位置関係となりますことから、労働時間の改善基準の見直しということを行っているところです。そういうことを踏まえて、決りを守るよう努力をしていますが、とくに長時間労働につきましては、手待ち時間等荷主さんが出席して頂いておりますけれど、なるべく効率のよい回送をして頂いて、運転手が早く積んで、仕事を終えて早く自宅に帰り、また朝出勤するといったようになりますよう是非お願いをしたいと思えます。

それには、フェリーを使ったり高速を使ったりのご配慮をお願いします。

行政につきましては、高速料金の値下げ、いわゆる青ナンバーにつきましては、高速道路料金を値下げして頂いて、極力トラック業者が高速道路を使って労働時間を短縮することができるようお願いしたいと存じます。

色んな要素の中で、一つ一つを長時間労働短縮に協力して頂かないと、運賃は貰えない、高速道路料金は取られる、採算に合わないというのが現状です。

労働時間を短くしなさいというのであれば、トラック業者が高速道路に乗り易いような設定をして、(高速道路会社)民間になって頂きたい。これをお願いしたい。いずれにしても協議会は2回、3回と続くわけですから、実情を踏まえて頂いて、荷主様と行政の協力なくしてはできませんので、この協議会が身のあるものして頂きたいというのが願いでございます。

私どもは、この場にて本音で話をさせて頂きたいと思えます。また、荷主様も荷主様の立場で私どもに注文なり要望を言って頂き、より良い議論の場として頂きたいと思えますので、どうぞ今後ともよろしくお願い致します。

(前田座長) 業界団体の会長の青木会長からでしたが、荷主さんの方から全体を通して何かありましたらお願いします。大分商工会議所の川村さん如何でしょうか。

(川村委員：大分商工会議所連合会・大分商工会議所常務理事) 大分商工会議所は、約6,000事業所あって13の部会があって、その中で交通運輸部会があります。商工会議所は県下でいいますと17,000事業所の巨大な組織であります。

労働時間を改善するということと採算性、相容れずのところがあると思いますが、そもそも矛盾からスタートしていく中で、どうした落とし所があるのかというところを、この協議会でいろんな課題を一つずつ潰していくのだらうと思います。そこを行政は特に配慮していくべきではないかと思います。

時に、交通運輸部会で協議する中で、サーチャージの問題或いは労働力不足の問題等が深刻で、アンケートの項目の中にありましたけれど、人手は足りていますか？という労働者の過不足の設問がありますけれど、単純にこの設問だけで良いのか疑問を感じております。

企業は収益を上げていないと成り立たないわけですから、企業が収益を上げようとするれば、最大限人間一人の稼働率を考えるのが経営者で、そこでテーマである労働時間の改善は、私、想像するに難しいのではないかと感じます。単純に1仕事に対して2人採用して1人で荷物を運ぶ、労働時間は1/2になる、それをすると企業は存続できない、そのミスマッチを行政として訴えてどう対応していくのかという疑問がある。荷主団体として傘下の会員事業所等々に働きかけをしていこうかと思っています。

(前田座長) 開催回数を重ねる中で、三者が建設的な意見をだしていこうというものであります。

他に意見が無ければ協議を終了させていただきますがよろしいでしょうか。

(特に意見等なし)

それでは、事務局に後はお任せして座長を降りたいと存じます。

(事務局：吉岡運輸企画専門官) 前田先生どうもありがとうございました。最後に協議会の閉会にあたりまして大分運輸支局外西支局長よりご挨拶申し上げます。

V 九州運輸局挨拶

(大分運輸支局：外西支局長) 九州運輸局大分運輸支局長の外西でございます。本来であれば、九州運輸局長の竹田が出席するところがございますけれど、公務があり出席することができませんでしたので、私が代理で挨拶させていただきます。

まず、前田先生におかれましては座長、ご苦労さまでした。スムーズな進行により会を終了することができました。

皆様におかれましては、活発なご議論また貴重なご意見を頂きました事に感謝申し上げます。

ご存知のとおり、トラック輸送は、荷主様との適正取引、長時間労働等常々課題となっているところがございます。トラック事業者のみで改善するというのは無理がございます。荷主様のご支援なくしては解決できないものでございます。

一方、トラック事業者さん自らも従来の形を変えていくことも重要でございます。今後、積極的に取組んで参りますことが重要であると思っております。こうした課題の改善に取り組んで行かなければ、日本の経済を支えるトラック輸送が将来的に滞ることになりかねません。この協議会を通しまして、荷主様、トラック事業者様、行政機関個々の連携の下、長時間労働の抑制、取引環境の改善を実現していかなければと考えているところでございます。

まずは、本日ご議論頂きました長時間労働の実態調査につきましては、貴重なご意見を頂きました。それをしっかりと取込んで参りたいと存じます。

なお、本協議会に関する今後の予定ですけれども8月から9月の間に先程ありました実態調査というのを実施致します。その後10月から11月の間に集計・分析等行いまして、それと同時に進捗状況等のご報告を行います。本年度末に調査結果を報告させて頂くようになってございます。

あと、平成31年の3月までですけれど、この4年間の間に具体的な成果をだしていかなければならないという考えでございますので、今後とも委員の皆様のご指導ご支援ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

甚だ簡単でございますけれどもご挨拶と致します。本日は誠にありがとうございました。

VI 閉 会

(事務局：吉岡運輸企画専門官) 本日は委員の皆様におかれましては長時間にわたり熱心なご議論ありがとうございました。本日頂きました貴重なご意見は、今後の協議会の検討課題として生かして参りたいと存じます。

なお、次回の開催は秋ごろを予定しております。日程等につきましては、委員の皆様にご相談申し上げ設定したいと思いますのでどうぞよろしくお願い致します。

これで第1回目の協議会を終了させて頂きたいと思っております。本日は、誠にありがとうございました。

－ 閉会時刻 15時15分 －