

第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善 宮崎県地方協議会 議事概要

- 1, 日 時 平成28年3月14日(月)
13時30分～14時58分
- 2, 場 所 宮崎県トラック協会 総合研修会館 2階会議室
- 3, 出席者 別添出席者名簿のとおり

I 開会

II 開会挨拶(宮崎労働局労働基準部長)

横田部長：トラック輸送における取引環境・労働時間改善宮崎県地方協議会も本日で3回目となり、1回目、2回目とそれぞれのお立場で熱心なご意見ご議論がなされました。改めてこの問題の困難さ、複雑さが皆様方の共通認識になったのではないかと思います。本日は4点ほど議題が提出されております。大きなものについては28年度、29年度に実施が予定されておりますパイロット事業についての検討が大きな要素となるかと思えます。労働局と致しましても労働時間改善に向けて全力で取り組む所存でありますので本日はよろしくお願いいたします。

白石座長：この協議会も3回目となり、今後足かけ4年をかけて取り組んでいくところではありますが、今回の最大の議題はパイロット事業、実証実験の選定等委員の皆様方の忌憚のないご意見を賜りますようお願いいたします。

III 議題

- 1 トラック運送事業における長時間労働の実態調査の結果報告について
事務局(宮崎運輸支局)：【資料1】～【資料4】について説明。

白石座長：ありがとうございました。

トラック輸送状況の実態調査資料2(全体版)と資料4(宮崎県版)を比較すると対象の運送事業者が全国で1,252社、宮崎県では21社、ドライバー数が全国で5,029名に対し、宮崎県では86名と母数が違いますが、その点を踏まえた頂きたいと思えます。

只今の説明にご意見・ご質問のある方はいらっしゃいますか。

菅野委員：手待ち時間というのは、例えば荷主が「9時に来て下さい」という場合に、8時30分や8時に前もってトラックが来て待っている時間は、対象外という考え方になるのでしょうか。

小野委員：例えば、「9時に来てください」といった場合に、前もって、8時30分に行く。荷主は9時でいいのに、あえて遅れないように行く場合、自発的な待ち時間となります。荷主都合で、荷役が30分遅れて9時30分になってしまった場合、これは荷主都合による待ち時間。両方とも待ち時間になります。

白石座長：ありがとうございました。他にご意見ありませんでしょうか。

小野委員：宮崎県版の資料4のP4左上になります。

上の方が「手待ち時間がある運行」下の方が「手待ち時間がない運行」というグラフになっております。すべてとは言いませんが、「手待ち」があるのかと思っておりましたが、「手待ちがない」というのが、こんなにあるかなと思ったのが驚きです。

もうひとつのポイントとして、平均拘束時間でみると、「手待ちがある運行」は14時間59分です。拘束時間というのは、お昼の休憩時間も足します。基本的に改善基準告示では、原則は13時間です。13時間にも関わらず、15時間ということで、2時間も超過しています。ちなみに16時間を超えると、違反となります。15時間を超してもいいというのが、週2回までです。ギリギリまで来ているのは、手待ち時間があるからです。下の方の「手待ち時間がない運行」でも、平均で12時間18分、13時間を平均で超えていません。平均して12時間は少し安心できます。「手待ち時間がある運行」の項目をみると、1時間58分が手待ち時間となっています。当然、最も長いのが運転時間で7時間24分ありますが、このところを短くしようといった場合には、スピードアップするしかありません。トラックは渋滞の中でもそれなりの運行、制限速度を守った運行をしています。その中で、運転時間を短くするのは、現実のところ難しいです。そうすると、先程の14時間59分を原則13時間に近づけようとすると、手待ち時間を減らす必要がある。例えば、荷主の指定時間にすぐにスタートできるような作業体制を組むだとか、そういったことが出来れば、13時間の拘束時間に近づけることができるのです。

もうひとつは、付帯作業もあるが、荷役も、手積みなどがあり、宮崎県の場合は長い。ここもやりようによっては短くできるのではないかと。協議会で工夫をあげていただいてパイロット事業に反映する事が肝要ではないかと。

白石座長：具体的に労働時間の改善に関して、手待ちをいかに減らすか、あるいは荷役を改善することによってどれだけ拘束時間を短くできるかという課題をご説明頂きました。他にございませんか。

事務局（九州運輸局）

全国と比較して、宮崎は地域的なハンディを背負っているから、おそらく運転時間が長くなっていると思います。これに関しては、地域を変えることはできないので、例えば荷役の時間を減らす等により、全国よりも拘束時間を短くできます。また、手待ち時間だけを削ったとしても、拘束時間が基準を超えているので、宮崎では手待ち時間に加えて荷役の時間を減らさない限りは、なかなか拘束時間を守ることはできないような状況にあります。

菅野委員：運行時間に関して、ずいぶん北海道が短くなっているが、北海道は道内で完結するのでしょうか。

事務局（九州運輸局）

北海道は、基本的に東京への荷物が多く、橋もトンネルも無いので必ずフェリーに乗ります。また、フェリー乗船時間は拘束時間からも除外されます。そういう結果として、運転時間は短くなります。

菅野委員：これをみると九州が一番悪くなっていますが。

事務局（九州運輸局）

九州が悪いというお話がありましたが、全国の結果と比較してみて、九州が全体的に拘束時間が長いのは、おっしゃる通りです。また、九州の中でも、宮崎が比較的長いということになります。

菅野委員：高速道路が出来た後と前で変わったのでしょうか。

小野委員：統計は高速道路が開通する以前の調査となっています。

伊藤委員：資料4のP4に関しては、時間は、発荷主と着荷主を分けていますか。

小野委員：資料3のP24となります。

発荷主の方で、1時間24分、着荷主の方で1時間9分、合計2時間33分と出ています。

重要なのは、発荷主の方は、契約を結ぶ荷主になり改善の余地もあるが、着荷主の方は一般的に、荷主から見てもお客様ということになりますので、待たせるとなかなか言いにくい、そういった点でいうと改善が難しいところは着荷主という訳です。

2 荷主ヒアリングの結果概要について

事務局（九州運輸局）：【資料5】について説明

白石座長：先ほどの発言にもありましたが、着荷主の方には言いにくい状況であるが、それが伝わることで改善された事例である。お互いに相手の実情を知らないまま仕事をしているケースもあり、状況を知ることにより改善出来ることは努力して改善が図れる事例だと思います。

3 パイロット事業について

事務局（宮崎労働局）：【資料6】～【資料8】 に添って説明～

事務局と致しましては、実態調査の結果や荷待ち時間に改善の余地があるとなれば、このパイロット事業というスキームを利用して改善の意欲をお持ちである等を考慮し、発荷主の立場でご参加いただいております宮崎県経済連さんを対象として考えているところであります。ご協議下さい。

白石座長：パイロット事業は、発荷主、着荷主、運送事業者が一つの集団となる。宮崎県では発荷主と言う立場で宮崎県経済連さんをお願いし、その他の着荷主、運送事業者については事務局に一任ということによろしいでしょうか。

【 ～ 了承 ～ 】

3 今後のスケジュールについて

白石座長：それでは、議題の4.「今後のスケジュール」について事務局から説明をお願いします。

事務局（九州運輸局）：【資料9】【資料10】に添って説明。

事務局（石田自動車交通部長）

平成28年度のパイロット事業に、宮崎県経済連さんが手を挙げて頂きましたが、もし、やりたいという方が他におられれば29年度に手を挙げて頂いても結構ですし、28年度に2事業をやることも可能です。

九州では、最低でも7つのパイロット事業を実施する事が可能であることから、可能であれば重複を避けながら進めるのが効率的だと考えます。

対象集団の決定報告を4月に行い、パイロット事業をどうやっていくかの確認を次回の協議会で行い、進捗状況を秋頃に、来年の今頃に第6回の協議会で結果報告と考えています。

本協議会は、パイロット事業の実施することが目的ではなく、長時間労働改善のために協議することがあれば、いくらでも取り上げて進めていきたいと思っています。

パイロット事業の対象集団は、厚労省の予算では運送事業者の所に元請け、

下請け構造がなければいけない事が留意点であり、国交省の予算では発荷主、着荷主いずれか片方であっても良いという方向が示されています。

白石座長：ありがとうございました。ただ今の説明に対してご意見等ございませんか。

菅野委員：パイロット事業については私共ホワイトファームにつきましても前向きに検討させていただきたい。着荷主さんの方に対してパイロット事業が理解されていないところがあるので、どう取り組んでいくかもふまえて検討して行ければと考えている。

高石委員：運送業の元請けと下請けの構造（大手路線、宅配事業者と地場の幹線輸送事業者）についてパイロット事業の対象になっていないのが気になるのだが。

事務局（石田自動車交通部長）

厚生労働省の予算では発荷主、元請け運送事業者、下請け運送事業者、着荷主、が無いと事業が出来ない仕様となっています。

小野委員：国土交通省の仕様は厚生労働省の仕様よりも運用が緩やかである。幹線輸送の真の荷主は特積み事業者である。それを実際運行している幹線の実運送会社となる。宅配の場合は各家庭であるので巻き込むことは難しいが、特積み事業の場合には指定時間等もあるので、一つの会社をモデル事業として取り組めれば対象になるのではないかと考える。

白石座長：元請け、下請けの問題については厚生労働省の予算で対応できるということでしょうか。

事務局（宮崎労働局）

厚生労働省の受託事業となれば、発荷主、元請け、下請け、着荷主それぞれ年2回コンサルタントが実態を確認することとなり、問題点を洗い出しどう対応していくか検討していく。

事務局（石田自動車交通部長）

国交省予算の事業は、あまりとらわれずに自由度が高いということになっています。

本田委員：パイロット事業で経済連さんとホワイトファームさんからも協力のお話があったが、例えば経済連さんの実態を追いかけていくということか。

事務局（宮崎労働局）

発荷主からいただいた事業者を対象にしているので他の事業者、商品については考えていない。

本田委員：限られた荷主だけを追いかけても宮崎県全体の状況が変わるのか疑問もある。私共の会社は野菜輸送を行っておらず、野菜輸送については長時間労働の改善が図れるかも知れないが、他の物を輸送する事業者までの全体的な底上げが図れないのではないか。

小野委員：今回のパイロット事業は各県で行われる。九州運輸局の説明でもあったように、各県が同様の荷主、同様の品目を取り組むと広がりや効果は少ないが、改善事例を可能な限り全国に普及していく事が一番大切である。色んな事例、他の地域のパイロット事業の中身を参考にして役立てていただければと考えている。

伊藤委員：パイロット事業を経済連さんがされると言うことですが、運送事業者と着荷主に関しては1社ずつとなるのか。

事務局（宮崎労働局）

必ずしも1社である必要は無いので可能な形で実施していきたい。

菅野委員：今回の実態調査の結果を受けて拘束時間や運転時間の違反事業者に対してパイロット事業を強制的にやっていく方針なのか。

事務局（石田自動車交通部長）：事業への参加をお願いはしますが、強制は出来ない。また、第1回目の協議会でも話をさせてもらったが、今回の調査は全て匿名のため、調査協力者個々の特定は出来ないようになっています。

IV 閉会挨拶（九州運輸局次長）

久保田次長：本日は年度末のお忙しい中、ご参集いただき、活発なご意見を頂戴し誠にありがとうございました。この協議会もおかげさまで3回目を迎えました。パイロット事業につきましては、活発な議論ございましたが、私なりの解釈をいたしますと元請け、下請けの話、荷主さんと業者さんの関係というのは普段言いたいことが言いにくい部分があるのではないかと思います。そこを第三者であるコンサルタントが入って問題解決してもらおうという形で事業を考えていただければより有効活用いただけるのではないかと考えている次第であります。先ほど荷主側からも参加したいという嬉しいお声もいただきました。事務局の方で皆様のお役に立つような形で九州全体を考えながら事業の設定を考えていきたい。ようやく4年計画の1年度目が終わったところではありますが、息の長い事業であります。ガイドラインが出来ればそれでよしというわけではなく、日々の努力が問題解決に繋がると思いますので、この場で問題をご議論していただき、我々もお手伝いさせていただきたいと思っております。