

第4回トラック輸送における取引環境・労働時間改善

熊本県地方協議会

平成28年10月24日（月）

1. 開会

【事務局】 定刻となりましたので、ただ今より、第4回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善熊本県地方協議会」を開催いたします。

申し遅れましたが、私は事務局を担当しております熊本運輸支局の西村と申します。

後ほど坂本座長に議事進行を交替するまでの間、進行役を務めさせていただきますのでどうぞよろしくお願いいたします。

まずは、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。

- 01 議事次第
- 02 委員名簿
- 03 出席者名簿
- 04 配席図
- 05 《資料1》 トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取組み
- 06 《資料2》 熊本県におけるパイロット事業
- 07 《資料3》 荷主に対する改善基準告示等の周知について
- 08 《参考資料》 準中型免許制度について
- 09 《参考資料》 物流総合効率化法の一部改正について

資料は以上でございます。不足はございませんでしょうか。

議事の途中でお気づきになられましたら、遠慮なく事務局にお申し付け下さい。

また、議事録作成のためICレコーダーにより録音しております。何とぞご了承ください。

次に、出席者の皆様をお一人ずつご紹介すべきところですが、時間の都合がございますので、今年度人事異動等によりおかわりになられた委員の皆様についてのみご紹介させていただきます。ご紹介する委員の皆様におかれましては、ご着席のままで結構でございます。

株式会社鶴屋百貨店商品管理部長、松原亮二様。本日は、吉村則和商品管理部次長様に代理出席していただいております。

全日本運輸産業労働組合熊本県連合組合執行委員長、山野雄一郎様。

徳田剛、熊本労働局長。

佐々木良、九州運輸局長。本日は、濱田哲九州運輸局次長に代理出席していただいております。

以上が、おかわりになりました委員の皆様でございます。

また、出席者名簿と委員名簿のほうに、全国交通運輸労働組合総連合熊本県支部の矢野委員様がおられますけれども、役職名を間違ったままにしておりましたので、ご訂正を願います。役職名が現時点では事務局長となっておりますが、支部委員長になられておることですので、支部委員長にご訂正をお願いいたします。

さらにもう1点、お断りをいたしますけれども、本日急用にて、熊本県中小企業団体中央会の古里委員、あと津埜運送株式会社の津埜委員が欠席となりましたので、あわせてお知らせいたします。

大変恐縮ではございますが、その他の皆様につきましては、お手元にお配りしております委員名簿及び出席者名簿によりご紹介にかえさせていただきますので、ご了承ください。

2. 挨拶

【事務局】 それでは、本協議会の開催に当たりまして、濱田九州運輸局次長よりご挨拶を申し上げます。

【濱田九州運輸局次長】 皆様こんにちは。九州運輸局次長の濱田です。

本日は、委員の局長が業務で欠席しておりますので、私がかわってご挨拶させていただきます。

坂本座長をはじめ、委員の皆様方にはお忙しい中ご出席賜りまして、まことにありがとうございます。

また、本年4月に発生いたしました熊本地震の際には、熊本県中小事業者の皆様方には、みずから被災しながら救援物資の円滑な輸送にご尽力いただきまして、敬意を表するとともに、改めて御礼申し上げます。

本日は、第4回、平成28年度の最初の熊本県地方協議会でございますけれども、前回、第3回から半年以上間があいておりますので、若干おさらいをさせていただきたいと思っております。

皆様方ご承知のとおり、トラック輸送は、トンベースで国内貨物輸送の約9割を占め、日本経済を支える物流の極めて重要な輸送と位置づけられております。他方、手待ち時間の発生等によりましてドライバーの長時間労働が常態化しております。さらに人手不足はますます深刻になり、厳しい経営環境に置かれております。また、荷主企業におかれましても、国内外で厳しい競争にさらされており、競争力の維持強化を図るためにも、良質な物流を確保することが重要となっております。

現在、政府全体でトラック輸送を含むサービス産業の生産性向上に取り組んでいるところでございますけれども、今後のトラック輸送が我が国の物流の主要モードとして役割を果たすためには、ドライバー不足、長時間労働などの直面する課題を解消していく必要がございます。

こういった状況を受けまして、取引環境の改善、長時間労働を防ぐための環境整備を図ることを目的として、昨年度、トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会を設置するとともに、各都道府県に地方協議会を設置して対応を協議していただいているところでございます。

今年度と来年度の2カ年、パイロット事業、これは実証実験ということでございますけれども、行いまして、現状の分析、課題の洗い出し、解決手段の検討、実践、効果の検証などを行い、ガイドラインの策定に向けた事前取りまとめを行うことにしておりますので、委員の皆様方には忌憚のないご意見を承りたいと思っております。

本日の協議会がトラック輸送の取引環境・労働時間の改善に向けて、有意義な内容となることを期待いたしまして、私のご挨拶とさせていただきます。本日はよろしくお願ひいたします。

【事務局】 それでは、カメラ撮りはここまでとさせていただきます。恐縮ですが、カメラマンの方はご退席をお願いいたします。

傍聴される方、記者の方はそのまま結構です。

それでは、これより坂本座長に議事の進行をお願いします。

3. 議事

【坂本座長】 それでは、もう皆さん着座ということで、会議を進めさせていただきます。

今ご説明がございましたように、ちょっと時間があきましたけれども、第4回のトラッ

ク輸送における取引環境・労働時間改善熊本県地方協議会に大変お忙しい中お集まりをいただきましてありがとうございます。

それでは、今日はいろいろ資料もたくさん出ておりますし、この間のおさらい、整理ということもございます。また、新たな展開ということもございますので、まず事務局のほうから説明を受けたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、事務局から資料の説明をお願いいたします。

【事務局】

～資料1により説明

【坂本座長】 どうもありがとうございました。かなり盛りだくさんですけども、今までの流れを整理してご報告をいただきました。

大体ご存じの内容の確認が多いかと思うんですが、この機会ですので何かご質問等ございましたら、ご意見をお願いしたいと思います。ご発言のときは、所属とお名前をよろしくお願いします。

いかがでしょうか。

事務局にお尋ねしますが、大体今までの議論の概要とといいますか、流れをご説明いただいて、今後の課題が幾つか出ているんですけども、この課題に向けては大体皆さん、内容的には承認できると思うんですが、どの程度進んでいるんですか。

つまり、例えば一番大きなのは、下請けの下層多重構造などの分析をして、自主的なガイドラインをつくって改善が必要というのは、大体原則的には皆さん賛成だと思うんですけども、これを今改めて言うことでこの問題がどの程度解決するのかということも気にはなるので、原則それを進めていくことと、これから我々が議論するときに、少しかみ合うのかなど。これは大きな問題なのでちょっと別枠でとなるのか。ちょっとそのあたりの印象だけ伺いしておきたいと思うんですが。

【事務局】 下請構造のことに関しては、政府のほうで連絡会議というものが開催されております。そちらにつきましては、また次の開催等で、随時ワーキンググループであったり、そういった情報を、調査なり会議の内容なり、こちらの協議会の中で報告させていただいて、活用できるものがあれば一緒に議論をしていくと。また、運賃の話につきましては、熊本県に限らず、当然全体の話となります。こちらの運賃検討会の第1回は7月13日に開かれたところですが、第2回につきましても、今はまだ開催の日程等は決まっておりませんが、次に運賃・料金の収受に向けた方向性等が決まりましたら、その結

果について、こちらの協議会に報告しまして、その方向性の中でまた議論を進めていただくというところになろうかと思えます。

【坂本座長】 ありがとうございます。全体の構造が決まってこない、なかなか地方で言ってもつながらないなどというのがあるんですが。

もう1点、書面化の問題ですけれども、ここでも今まで議論が出ているんですが、なかなか力関係というか、思うようにいかない部分、実態が今日も出ていると思うんですね。下請の構造が非常に複雑になってると書面化どころではないのというのとセットになるので、書面化を進めていくべきだというのは、議論としてはそのとおりなんですけど、かなりハードルが高い部分があるから、それを今後議論されていくときに、少し打開の方向が見えているのかどうか。その辺の感触まではわからないですね。その辺、いかがですか。

【事務局】 書面化につきましては、随分以前に私ども国土交通省でもガイドラインを示したところなんです。中には、基本的な契約については書面化ができていたというものの、また、今言われたようにスポット契約等は書面化がなかなかできないという話があります。特に、関東方面の上りのほうはきちっとした契約がなされているけれども、帰りは空にするのではなくて、やはり運賃が低くても空じゃなくて走ってこいよというところで、どうしてもスポット的な契約があったりすると。そういった部分については、やはり契約がなされていないと。

ほとんどの事業者さんが契約ですから、書面化はされているはずなんですけれども、やはり一部の事業者さんで書面化が全然できていないところもあります。こちらについては、強制的なものでありませんけれども、そういった形で、九州運輸局、運輸支局としまして、事業者さん、あるいは荷主さんにそういったものが必要ですよというのをしっかり周知しながら、腰を据えて進めていく必要があるのではないかと考えております。

【坂本座長】 ありがとうございます。ちょっと確認というか、今までの整理と今後の方向についてご意見を聞かせていただきました。それを踏まえまして何か皆様方からぜひ聞いておきたいことは。

じゃあ、今、手を挙げられましたので、どうぞ。

【児玉委員】 日本通運の児玉でございますけれども、書面化という部分を一言で言ってるんですが、契約書をもつての書面化なのか、例えば、下請法、独禁法によって3条書面、5条書類をもつて書面化と見るのかによっても全く内容が違ってくると思うんですね。例えば、荷主企業と実運送業者との契約は事業請負ですからこれがないというのは、荷主さん

がそのまま中小企業というのは多分ないかと思うんですけども、問題は、中小企業と元請、あるいは下請け、再下請を発注する場合、下請法上の3条書面、5条書類でオーケーなのかということになれば、これは出さないと法違反ですから。その捉え方でかなり違うんじゃないかと思うんですね。業務請負そのものの書面化を全部やろうとすると、これはお客様の中でも難しい。下請法上の3条、5条書面ってというのは法的な問題ですから、そこをどう捉えられるかによって、この数字は全く違う数字になるんじゃないかと思うんですね。

それで、どこに問題があるかをしないと、この書面化の問題というのは解決しないと思うんですけども。単純に書面でやるっていうのは何なのかを一応確認させていただきたいと思います。

【坂本座長】 じゃあ、下請法の問題が出てくるので、ちょっと今のご質問についてお答えいただければと思います。もし、難しいようであれば、今数字が違うかもしれないとも言われましたので、ご質問の内容については次回にでも用意していただければと思うんですが。今の段階でお答えいただければと思います。

【事務局】 こちらの調査の中での書面化というのは、今言ったように法律に義務づけられている契約書の書面化ではございませんで、まず、運送契約をするに当たって、運賃が幾らであるとか、あるいは、契約を結ぶ中で、運賃以外の料金はこのように請求しますという、そのような契約に最低必要なものも書面で交わされていないという実態があるというところで、そういった基本的な契約、あるいはそういった運賃・料金といったものを書面で交わしていただくと。そういったものも交わしていない、書面化ができていないというところの数字でございます。

【児玉委員】 ということは、大企業と中小企業の中で言うところの、3条書面、5条書類は法的な問題ですから。あるいは、中中小、中中、小小という場合ができていないという考えなんですか。

【坂本座長】 今の問題提起は多分今日ご出席の方も、地方の場合の現実と、今日出ているデータがちょっと違うかなという感じの部分だと思うんですね。ざくっと大きな初歩的な契約ができていのかどうかという数字はそうでしょうけれどもという話で、ほとんどが小さな場合はもっと難しいんじゃないかという印象なんです。事務局としては、今のご質問いかがですか。

【事務局】 私のほうで説明したとき、ちょっと言葉足らずだったと思うんですが。ま

ず、8ページから14ページまでの調査結果は、トラック運送事業者に調査をした結果です。15ページ目以降の部分については、おっしゃる大企業に対するヒアリングで、ある程度の結果として取りまとめた部分になります。こちらの数字につきましては、そういった大企業ではなくて、運送事業者のほうの実情がどうなんだというところで、調査結果を出した数になります。そこだけ補足させていただきます。

【坂本座長】 わかりました。今日はこちらの資料の説明で、議論の中ではなくて、児玉委員の内容とは少しずれるかなという気もするので、今のご発言、質問があった内容を少し整理していただいて、かみ合う部分とか今後の議論に必要な部分を、もし必要であれば後で確認をしていただいて資料で提出していただければと思います。

そのほかございませんでしょうか。

大きな問題が出ましたので、一応この問題はここまでということにさせていただいて、次の議題のパイロット事業について。これはこの間の大きな議題でございました。これも事務局からお願いします。

【事務局】

～熊本県におけるパイロット事業について資料2により説明～

～パイロット事業の実施計画書について説明～

【坂本座長】

いよいよパイロット事業を開始するということですが、非常にタイトな日程の中で、盛りだくさんの内容を検討しないといけないということで、今までも詳細な資料をいただいていますので、これができ上がって、いろいろこの議論が本格化するのかなと思います。

今、最後にポイントとしての課題も上げていただいておりますので、お気づきの点とか、あるいはご意見がございましたら、どうぞよろしくお願いいいたします。いかがでしょうか。

このような形で進めていくということで、特段なければ次の議題に移りたいと思いますが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【事務局 九州運輸局】

参考資料

～準中型免許制度について説明～

～物流総合効率化法の一部改正について説明～

【事務局 熊本労働局】

～資料3により説明～

資料3の文書の表題につきましては、「リーフレットの周知のお願い」と記載してございます。このリーフレットは本協議会の取り組みの一環といたしまして、荷主さん向けに改善基準告示と荷主勧告制度につきまして周知を図るために、厚生労働省、国土交通省及び全日本トラック協会が協力して作成したものでございます。

中段の次の「このため」の後段では、取り組みの一環としてこのリーフレットを作成したということで、要請先の各団体におかれては、荷主である会員の皆様への周知について各団体の協力をお願いしているといったところでございます。

要請先の団体につきましては、この文書の裏面をごらんいただきますと、経営団体3団体、それから業界団体2団体の合計5団体に、4月22日付の文書でこのリーフレットを同封いたしまして送付し、協力依頼を行ったところでございます。この取り組みにつきましては、全国的な取り組みということでございます。

実際に、この周知のために配ったリーフレットをこの後に添付いたしております。このリーフレットをごらんいただきますと、上半分に改善基準告示についての概要、下半分に荷主勧告制度についての概要を示しているところでございます。上半分の改善基準につきましては、前年度の第1回協議会でも詳細に説明をさせていただいたところです。拘束時間、原則は13時間ということで、たびたび議論にもなっております最大拘束時間16時間以内ということで、1カ月293時間、最大16時間ということですので、その裏返しで休息時間は8時間ということになっておりまして、運転時間、連続運転時間にしても定めがあると。これは大臣告示ということで定めているところでございます。

それから、荷主勧告制度につきましては、国土交通省さんのほうで運用されていらっしゃるわけですが、リーフレットにありますように概要といたしましては、トラック運送事業者が行った過積載運行等の違反行為につきまして、荷主が指示をするなど荷主の主体的な関与があった場合に、国土交通省が当該荷主に対して是正措置を勧告すると。トラック運送事業者の違反行為の再発防止を図る制度ということでございます。リーフレットにありますように、貨物自動車運送事業法第64条に定められたもので、勧告を受けた荷主名及び事案の概要は公表されることになってございます。

また、このリーフレットのさらに裏面をごらんいただきますと、荷主勧告制度の具体的なケースを出しております。この中で①、②につきましては、非合理的な到着時間、あるいは手待ち時間の設定のケースです。それから③は、やむを得ない遅延に対するペナルティ

の設定のケース、④は、荷を積み込む前の貨物量の増加を急に依頼するというケースが列挙されております。このような荷主による指示、強要が、過労運転、あるいは無理な運行を招いて、ひいては大きな事故につながるといったようなことで注意喚起がなされているところでございます。

労働局からは以上でございます。

【坂本座長】 以上、追加のご説明がございました。特に荷主のほうの要請文について、今日は商工会議所だけお出でですが、一応受け取られた側としてのご発言を。

【谷崎委員】 荷主側としても、団体からの周知ということで受け取りました。実際、こういう荷主の皆様方の実態というのは、私自身もあまり活動をはっきり把握している状況ではありませんでした。それで、色々な会合がございます中で、改善の要請をすると同時に、このようなルールがあるということを改めて知っておかなければいけないということでもございました。改めて再度持ち帰りまして、これについて徹底がなされているかどうかをもう一度確認したいと思います。ありがとうございました。

【坂本座長】 どうもありがとうございました。実態は、実は団体のほうもなかなか把握できていないという部分がありますので、これを機会にいろいろな実態とそれにあわせて相互に協力をしていくという関係ができるといいなと思っております。

一応、用意した議題が以上でございます。ざっと一通り簡単な質疑もございましたが、改めて、どの議題でも結構ですけれども、お気づきの点とか、この際ちょっとお伺いしてみたいとか、ご意見ございましたら時間が許す限りご発言いただきたいと思います。いかがでしょうか。

【住永（金）委員】 新聞等で、新東名、東北自動車道で試験的にスピードを、現在の100キロを110キロで実証実験をするというのが発表されております。これについて、トラックだけが現行の80キロで据え置きという発表になっております。

労働時間短縮については、スピードが80キロと100キロと110キロとでは、1時間に100キロしか走れない、その間に4時間で30分ずつ休憩しろと。110キロで走る、その間に4時間で30分を1回。80キロで走って、4時間で休憩。それはそれでいいんですけれども、スピードについて、なぜトラックだけが80キロなんですか。

今のトラックのメカを見ますと、私はバスをやっていますけれども、バスよりトラックのほうがメカは進んでおります。接地面積。トラックが20トン、バスが20トンでも、バスは6輪で20トンを支えています。接地面積は6輪です。トラックが一番少ないの

でも8輪です。今は大半が14輪で支えております。前二つ、後ろ二つ。ということは、接地面積もトラックのほうが余計支えている。ですから、今のバスとトラック、また乗用車を考えますと、トラックのほうがはるかにメカも進んでいるし、そしてブレーキを踏んだときの接地面、道路に接地している面積もトラックのほうがはるかに余計接地している。ということは、制動もトラックのほうがはるかにまさっている。それをトラックだけが80キロというのはいかがなものかということです。これも労働時間改善協議会でも検討していただければと思います。

この100キロと80キロと110キロ、労働時間に相当影響があります。2月から発売される三菱さんのトラックは完全にブレーキまでかかります。左に寄って、白い線を踏む、ハンドルがブレると、メーターの半分が赤くなると。高速道路の真ん中の点線では作動しませんが、右側の中央線側の白い線を踏むとメーターパネルがみんな真っ赤になるという装置までついているんです。それだけ設備もメカも進んでいると。それから、タイヤが路面に接している面積も広い。それだけ安全な車が80キロ。砂時計を連想していただきますと、ちょうど砂時計のくびれたところで砂が落ちてくる。高速道路も真ん中をトラックが80キロで走る。バスや自動車が110キロで走る。ここにトラックがおるということで、交通の流れも全然変わります。同一路路では同一速度で走るのが一番の道路の使い方ということです。せっかく高速道路としてつくった道路を、わざわざ砂時計の真ん中のくびれがあるようなことをやっているというのはいかがなものかと思います。

【坂本座長】 わかりました。今、そういうご提案がございました。住永社長からの提案、一応ここでそういう議論が出たということで。

トラックの場合は荷物を積んでいるからというのは、まず最初のとくと違い、大変メカも進んでいて、いわゆる技術革新が進んできた中で、これは労働時間にかかわることですので、ぜひご検討いただきたいということでございます。

これはお答えは別に要りませんので、そういうご提案があったということで、検討課題に上げていただきたいということです。

【住永（豊）委員】

今回のパイロット事業、先ほど担当のほうで説明をしていただきましたけれども、このパイロット事業は結果を出さないといけない。やりました、こうでした、これで終わりましたってということでは済まされない実証実験だと私は理解しております。

今回は、経済連さん、その傘下のJAさんもほんとうはあまりやりたくなかったんでし

ようけれども、実証実験にご理解をいただいて参加していただきました。皆さんに誤解をしていただきたくないのは、決して青果物を積んで長距離を走っている車だけが実証実験の対象ではないということをご理解いただきたいと思います。それは商工会議所さんをはじめ、鶴屋さん、経済連の関連団体からもご出席いただいておりますけれども、この問題は、荷主になり得る全業種に大きくかかわる問題であるということで、私はご認識をお願いしたいと思います。

今日説明を聞いておりました何となく思いましたのは、やはりこの協議会の命題というのは、取引環境の改善、そして長時間労働の改善でございます。果たしてこの程度の実証実験をやっていることで、その結果、改善が図られるのかどうか。

経済連さんも今回実証実験をやっていただくことになったんですけれども、私どもの運輸業界というのは、青果物だけを積んで走ってるわけじゃないんです。BとB、BとC、大体国民の九十数パーセント、ほとんど99%に近いところが皆さん荷主さんになっているんですよ。そういう荷主さん全体が、こういったトラックの実情というのをご理解いただいて、こういう実験に参加していただき、そしてまたご理解をいただかないと、ほんとうにこの命題である労働時間の改善というものはなかなか難しいんじゃないかという思いがしているところでございます。

そこで、先ほどリーフレットの周知のお願いということで、労働局さんからポイントをご紹介していただきました。これこそやはり全荷主さんにご理解をいただきたい問題でありますし、この荷主勧告制度というのは、極力やっていただきたい。労働局さんのほうにも特にお願いしたいところでございます。

【坂本座長】

トラック協会のほうからは、法令順守を徹底してやっていくということと、今度のパイロット事業が成功しない限りは、今やっている我々の協議会の内容も実りが少ないものになりますので、ぜひ今後の改善に向けてのいろいろな意見が出て、あるいは大きな改善点が出てくるようにご協力をいただきたいと思います。

最初に話もございましたように、それでほんとうにこの問題の解決ができるのかということ、まだちょっと遠い感じのところはあるんですけれども、しかし、できるところをまずやっていきたいということで、今日ご意見をいただいたと思います。

私の司会のできる範囲は以上でございますので、これで締めたいと思います。

あと、事務局のほうで連絡事項等ございましたら、お願いいたします。

【事務局】

本日の協議会の議事録につきましては、事務局より委員の皆さんにご確認をいただいた後に、第4回議事概要を公表予定としております。

また、次回開催につきましては、パイロット事業の進捗状況を見ながら、日程調整させていただきます。

【坂本座長】 これで全て終わったということになります。まだまだ不十分ではございますけれども、全体としての今日の協議についてご協力いただきまして、どうも大変ありがとうございます。以上で、私のほうの進行を終わらせていただきます。

4. 閉会

【事務局】 坂本座長、ありがとうございました。

最後に、本協議会の閉会に当たりまして徳田熊本労働局長よりご挨拶を申し上げます。

【徳田熊本労働局長】 労働局の徳田です。本日は先ほどの意見交換も含めまして、ご熱心にご討論いただきましてありがとうございました。

私が所管している労働行政におきましても、物流における労働環境の整備というのは喫緊の課題となっております。ただ、労働環境だけが整備されて、先ほどの会長のお話にありましたように、事業が成り立たないということでは困りますので、これは必ず両立をさせなければいけないものと考えております。そういう意味でも、今年度から始まります、先ほど説明のありましたパイロット事業については、業界の実態を踏まえて実効ある対策につなげられるようなものが出てくることを期待したいと思います。

いずれにしましても、この事業で意義ある成果が得られるように、行政としてもこの協議会と連携をして進めてまいりたいと考えておりますので、引き続き委員の皆様にはご理解、ご協力をお願いしたいと思います。

本日はありがとうございました。

【事務局】 長時間にわたり熱心なご議論をいただき、ありがとうございました。

以上をもちまして、本日の協議会を終了いたします。本日はまことにありがとうございました。

— 了 —