

第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善愛媛県地方協議会 議 事 録

1. 日時

平成27年8月6日(木) 13:00~14:40

2. 場所

愛媛県トラック協会 2階会議室

3. 出席者

東 瀨	則之	松山大学 経営学部教授
塩 崎	桂 (御欠席)	愛媛県商工会連合会 事務局長
木 戸	栄次	住友化学株式会社愛媛工場 業務部(物流)兼物流部統括チームリーダー
竹 村	靖	全国農業協同組合連合会 愛媛県本部 県副本部長 (代理) 川崎管理部企画課長
添 田	裕丈	ダイオーロジスティクス株式会社 取締役
一 宮	貢三 (御欠席)	一般社団法人愛媛県トラック協会 会長
岡 田	秀人	一般社団法人愛媛県トラック協会 専務理事
西 川	武	有限会社西川運送 代表取締役会長
和 田	祥孝	宇和島自動車運送株式会社 代表取締役社長
黒 川	由紀也	株式会社あじふく 代表取締役社長
矢 野	正樹	南流勢運輸株式会社 代表取締役社長
小 山	真一	愛媛県交通運輸産業労働組合 議長
深 井	寛	愛媛県交通運輸産業労働組合 会計監査
(代理)	三好事務局長	
天 野	敬	厚生労働省愛媛労働局長
瀬 部	充一	国土交通省四国運輸局長
一 宮	軌善	国土交通省四国運輸局愛媛運輸支局長

4. 開会挨拶

開会の挨拶（事務局）

省略

（愛媛労働局長挨拶）

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。

また、平素から私ども労働行政の運営につきまして格別のご理解とご協力をたまわっております事、改めてお礼を申し上げます。

本協議会は今年5月に中央で第1回の会合が開催されまして、その後、全国の都道府県で、地方の実情を踏まえた議論を展開するために各都道府県に設置されたものですが、この協議会には名前のとおり2つの課題がございます。

取引環境と労働時間の改善、この二つの課題が本協議会にはあるわけですが、そのため四国運輸局愛媛運輸支局、愛媛労働局、愛媛県トラック協会が共同で事務局となりまして本日、愛媛協議会の第1回目を開催することとなりました。

現在、厚生労働省では労働基準法改正案を国会に提出しておりますが、この労働基準法では長時間労働を抑制する観点から時間外労働が月60時間を超えた場合、超えた分につきましては5割増しの割増賃金を払わなければならないという規定がございます。

これが現在、中小企業では猶予されておりますが、今回の労働基準法改正案では中小企業についても平成31年4月から適用することとなっており、特にトラック運送業におきましては長時間労働の抑制に向けた環境整備が必要であるとして中央、地方において本協議会が設置されることになったものです。

中央での審議の過程では厳しい経営環境のなか人件費の増大は中小零細事業者にとっては死活問題であるといった意見も出されたようです。

また、実際トラック運転者は労働時間が長く過労死として問題となるケースも多々ございます。

トラックは物流の根幹をなすもので、物流が止まるという事は日本経済にも大きなダメージとなってまいります。

こういった課題に対処するためには、トラック業界を魅力ある職場にしていく必要がありますが、業界だけの努力ではなかなか難しい面がございますし、行政の取り組みだけでも対応できるものではありません。

このため、荷主企業や経済団体等のご理解、ご協力といったものも必要になってまいります。

今回、愛媛県での地方協議会を設置しまして、その中で愛媛県における課題を共有し、それぞれの機関が有機的に連携して具体的な改善に向けた議論を詰めることができると考えております。

難しい点多々あるかと思いますが、トラック運転者の労働環境を改善して参りたいと考えておりますので、どうかよろしく願いいたします。

(四国運輸局長挨拶)

四国運輸局長の瀬部でございます。

本日はお忙しいなか、また、つい最近のお暑いなかではございますが、委員の皆様方にはご参集いただきまして誠にありがとうございます。

皆様、ご存じとは思いますがトラック輸送は物流の9割を担う経済の屋台骨であり、人々のライフラインを支える重要な役割を担っております。

トラック業界は長引いた不況や競争の激化、また軽油価格の高止まり等により大変厳しい経営環境の中にございます。

その中で、トラック輸送は荷主との適正取引や長時間労働が常々課題となっております。

これらはトラック事業者のみの努力で改善することは困難な状況であるため、先ほど天野局長よりご紹介もありましたが東京の方で中央の「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」が立ち上がって全体的な議論が開始されております。

一方、本地方協議会では愛媛県の実情を踏まえた議論を行って、地域のトラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となって、取引環境の改善及び長時間労働を抑制するための具体的な環境整備を目指して行きたいということで皆様にお集まりいただきました。

今のトラック業界は、正直なところ若い人たちから見るとなかなか魅力ある産業ではございません。職を敬遠されている状況ですので、このまま行けば長距離トラックを中心に深刻なドライバー不足に陥って、日本の経済の発展を妨げる恐れがございます。

トラック運転手の働き方を変えて業界の経営環境を変革するために、これから4年間、本当に実効性があり中身のある対策を進め、具体的な成果を出して行きたいと思っておりますので、皆様方のご協力をよろしくお願いしたいと思います。

四国運輸局としましては本協議会の成果や各施策を展開し、愛媛労働局等の関係者との連携、愛媛県トラック協会、荷主様のご協力を賜りながら、トラック産業の活性化に全力で取り組んで参る所存でございます。

本日はよろしく願い申し上げます。

5. 資料説明

議題1の説明(愛媛運輸支局)

省略

- ・座長に松山大学の東淵教授を選出

(東淵座長)

それでは、座長を務めさせていただく東淵でございます。

よろしくお願いいたします。

それでは、ただいまから議事に入らせていただきますが、その前に本日の議事の進め方につきまして、次のとおりとさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

議題2につきましては労働局よりご説明をいただき、議題3について運輸支局よりご説明をいただいた後に、意見交換をさせていただきますと思います。

その後、議題4についてトラック協会よりご説明をいただき、各委員よりご意見をお伺いしたいと思います。

それでは議事に入ります。

議題2「トラック業界における長時間労働の抑制に向けた取組について」労働局よりご説明をお願いします。

議題2・愛媛労働局説明

省略

(東淵座長)

ありがとうございました。

続きまして議題3「協議会の運営等について」運輸支局よりご説明をお願いします。

議題3・愛媛運輸支局説明

省略

(東淵座長)

ありがとうございました。

ただいまお二人の方よりご説明をいただきましたが、議題2に関しましては、トラック業界における長時間労働の抑制に向けた取組についてという事で、これに関しましては「なぜこのような検討をしなくてはならなくなっているか」という事につきまして、長時間労働の現状、そしてそれによって健康が破壊されてしまっている等のご説明をいただきました。

議題3につきましては愛媛県地方協議会等の今後のスケジュール、中央を含めた協議会の運営等についてご説明をいただきました。

また、最初に天野局長よりも全体的なお話を頂戴しておりますが、その中にありましたようにトラック運転者の長時間労働を改善していくためには、運送事業者はもとより、荷主の企業様をはじめ多方面からの協力が必要になってきます。

荷物を送る側、受ける側も含めて様々な事を考慮して行かなくてはならないといったご説明をいただきました。

議題の2、3について各委員様から忌憚のない意見をいただければと思います。

まず運送業者の立場から西川委員、和田委員、黒川委員、矢野委員の順番にご意見をいただければと思います。

(西川委員)

運送事業の労働力不足は、顕著に目の前にきている。

現在では、インターネットを使用すれば北海道や沖縄などでも翌日の配送が可能となっており、どんどん荷物が動いている。

配送の時間内に業務をしている所以外では、荷物が届かないことが目の先に見えている。

現状で抱えているスタッフも5年程すれば、トップクラスで頑張ってくれている者が否応なしに定年を迎える。

以前は、30歳～40歳代のドライバーが階段状に多くいたが、現在ではどの会社も長距離運行が厳しく運送業に人材が集まらなくなっている。

2～3年後には、車はあってもドライバーが不足し荷主さんに迷惑をかけるのが、現状では目の前に見えてきている。

燃料の高騰や環境問題で古い車両も使えなくなる中で、荷主さんよりその金額をきちっと貰えるかの問題もある。

労働時間の問題もあるが、今後、荷物が届かなくなったらどうなるかを危惧している。

(和田委員)

月60時間を超える時間外労働に対する5割の割増し賃金については、当然に支払うべき対価として、決められたことは守っていく考えである。

この業界では現在、人集めが困難な状況となっている。

トラガールの話も、現在出てきているが、女性採用より車を代替しようとの意見もある。

人材難には、女性が苦勞してトラックに乗車している姿を見てもらう事も必要で、私は運送業は男性の職場だとは思っていない。

女性としっかり話ができる総合職を育てていくべきだし、女性が進出できる環境整備が必要だと考えている。

私どもは、特積を行っております。

という事は着で運転手に休憩を取らせませんが、空いた車は夕方まで遊ばせる必要がないわけで他の運転手が使用する。

そうするとタコグラフが動く事となるので、見方だけで判断されると労働時間の観点から私どもも困っている状況がある。

今後も継続されるが、本日の協議会を開催していただいたことに本当に感謝している。

(黒川委員)

当社は食品を運送している。

消費者の皆さんは、スーパー等の商品の日付の対応に非常に敏感で、我々のように食品を運んでいる者は、一日でも早く届けて当然という意識が必要である。

そういう部分からみると、60時間超え時間外労働の割増しの問題は、商品を待って積み込みを行うのが当社の与えられた業務であることから、食品というのは消費者の立場からすると、非常に難しい問題である。

たとえば、荷物が鉄とかであれば、時間の余裕も多少あるかとは思いますが。

(矢野委員)

時短に対する努力等について話させていただきます。

長距離運行を行ううえで、監督官庁からも言われているとおり、連続運転後の休憩等には、十分に注意をはらっている。

現在では、デジタルタコグラフ等の運転時間を証明する器具があり、我々は正直に走っている。

そうすると、連続運転や休息時間を考慮した場合に高速道路の利用が、どうしても増えてくる状況にある。

高速道路の利用は、ドライバーの休憩の計画等も立てやすく、目的地に到着してからの連続した休息も可能となる。

高速料金的な負担は、事業者がかぶっているのが現状ではないのかなと思う。

長距離ドライバーが労働時間が長くなる原因には、高速道路の割引制度の問題もありまして、最寄りのパーキングエリアで連続した休憩を取らせるが、深夜の割引を利用するために時間待ちを行っている。

最近でも、東京のインターの手前のパーキングエリアの渋滞するトラックの問題もあった。

高速道路の割引制度がしっかりとした制度になれば、夕方の5時だろうが午後の2～3時でも高速を降りて家に帰る事も可能。

高速道路を利用して、経費は必要でも労働時間や安全を買ったりしているのが我々業界の実情である。

(東淵座長)

ありがとうございました。

運送事業者団体の立場から岡田専務理事からお願いいたします。

(岡田委員)

このような協議会を立ち上げていただきありがとうございます。

この3年半で何とかしていきたいと思っております。

この協議会で成果を何か一つでも出していきたいと思っております。

一つに我々業界が自助努力でやらなければならない事、どうしても自助努力で解決できない事があろうかと思っております。

そのなかで自助努力でできない事については、荷主さんの力も借りながらという形になろうかと思っております。

よろしく願いいたします。

また、荷主さんにも現場での物流の合理化というのがあるかと思っております。

こういう部分も何かできないかなど、少しでもこれからの協議会の中で意見をあげていただいて、荷主さんにもメリットがあるような合理化ができれば、一緒にパートナーとしてやっていけるかなと思っております。

先ほど、高速道路の話もありました。

世界一高い高速道路料金であり、少しでも労働時間を短縮したいので我々は高速道路に乗りたい、ところが料金が高いというギャップがあります。

また、どこでも使用できる荷役機械を開発して少量の荷物にでも使用していきたいと思っております。

最近ではフォークリフトは当然ですが、パワーゲートの付いたトラックが非常に増えてきて、荷役の効率性に役立っています。

荷役機械を多く付けたいと思っておりますので、それについて国の補助もいただければありがたいと思っています。

もう一つですが、改善時間告示の中でフェリー乗船の2時間が拘束時間に入るということですが、フェリーに乗船すれば休むだけで、仕事をしている事はないので、何とか2時間は休憩時間に入れていただきたい。

フェリー会社に聞いても、休むために早めに乗りに来るドライバーもいると聞いております。

フェリーの休憩時間、2時間の見直しをしていただければ業界としてもありがたいとの提案をさせていただきます。

(東淵委員)

ありがとうございました。

運送事業者の立場から問題の意識、現状の厳しさ、少しでも労働時間短縮のためのフェリー利用等について各機関に検討していただきたい等ご披露いただきました。

続きまして、荷主側の意見を賜りたいと思っております。

(木戸委員)

私は業務の都合上、運送会社さんとは広くお付き合いさせていただいておりますがドライバー不足の問題とか今回の協議会の問題を多少は認識している状況です。

ドライバーが集まらないという話は聞いておりまして、なかなか難しい問題と認識しております。

これまでは、どちらかと言えば取引慣行の改善という意味合いで、無償で納入先において荷作業をさせられるとか、棚入れ作業をさせられているという事で、なるべくないようにお客さんに働きかけているわけですが、ただ、お客さんとの力関係とか競合さんとの関係で思うように行かない場合がある訳ですが、こういうドライバー不足という問題もあり当社としても気にかけております。

今回、労働時間の削減という観点からでは、お客さんのところで極端な待ち時間ができるとか、積み込み時に当社の方で手待ちがあると耳にすれば個別に対応してきたところで

す。

今回の問題は、当社の例で考えてみるとどちらかと言えば発荷主より着荷主の問題が大きいのかなと思っております。

朝一番の納入時間とかの指定もあり、それに合わせてトラックが走っており、全国的な問題として、このような課題に取り組んでいかなければ解決は難しいと思います。

今回、全都道府県で協議会を立ち上げられて、そういう雰囲気作りをしていこうという事なので、一定の効果があるのではと思っています。

私の方でも、できることはしっかりやっていきたい。

(竹村委員) 代理 川崎企画課長

日頃は青果物の配送にご協力いただいております事、この場をお借りして御礼申し上げます。

私どもは、生産者という組合員の作った青果物を消費者にお届けするという役割を担っております。

今、色々とニュース等が出ておりますがT P Pの問題で今後、農業を取り巻く環境がどのように変わっていくかといった事が大きな課題として捉えております。

そのような中で、生産者の方からは生産資材のコスト軽減、今回の議論の中にもありますが、物流コストの軽減等でトータル的にコストダウンを図って欲しいといった組合員の声も上がっており、色々な協議を進めさせていただいております。

先ほどもありましたが、物流の合理化では私ども J A を含め、東中南予に物流に関する協議会というものを作っております。

そういった中で、低コスト、物流配送の合理化等の検討を深めさせていただいております。

そういう観点からも、この場で協議した内容を反映し、互いに協力できる所については進めさせていただきたいと思っております。

また、青果物の需要、配送は消費者、小売店といった実需者のニーズが多様化してきており、輸送の効率化が求められている反面、非効率な対応もせざるを得ない状況もありま

す。

そういった部分も情報共有させていただいて進めさせていただきたいと思っております。

(添田委員)

四国中央市でダイオーロジスティクスという運送業に携わっている会社ですが、社名にある紙を作っているメーカーより来ておりまして、荷主の立場、運送事業者の立場の両面を持っております。

世の中の環境としましては、インターネット等で送料無料というような物流費がかからないというような事が、何となく消費者を含めた認識の中にあるのかと思います。

私もメーカーの立場で仕事している間は、社内でも従業員に対して物流とは販売をしたので運んでください的な位置づけでありまして、語弊があるかも知れませんが、位置づけが低いという所を改めて今の立場になって認識しています。

今日の意見交換のテーマはトラック取引環境・労働時間ですが、荷主の立場から話をさせていただくと、輸送できる範囲でしか販売ができないと言うのはまったくの事実であり、輸送ができなくなるという環境は、物流事業者の本来の成り立ちもそうなんです、荷主企業が成り立たないという事に関しましては、率先して協力してというよりも荷主企業がまず率先して行う必要が一つあるのではと私個人としては思っております。

今日は物流事業者と荷主という形での話ですが、着地での条件というのは私どもにもありまして、ともすれば午前中の時間指定がないにも関わらず指定時間を各営業が入れてくるという現実もあります。

そのような所には、顧客の所に出向いて行って状況緩和、制約条件を緩和できないかと微力ながらスタートしていております。

荷主と運送事業者の間ではありますが、枠を広げて荷主は、その先の話で顧客の所にもこの条件では輸送できない、イコール販売ができないというところを自分の話として持つて行く必要がよりあるのではないかと考えています。

企業ですので色々なコスト、費用を削減するところですが今後の展開ではコストを押さえるよりも、より合理化していき不要な荷物を運ばないという所に知恵と知識を出していく必要があると思っています。

物流事業者と荷主企業との両面の立場で、より広く関係者を巻き込みながら、この議論をうまく活用させて成功させていく必要があると思っています。

(東淵座長)

ありがとうございました。

荷主の立場からお三方にご意見をいただきました。

その中で、発荷主だけではなく着荷主さん方の協力も必要じゃないかとのお話もありました。

また、それぞれの組織の中での様々な物流に関する取り組み、コストダウンとか連携と
いったご意見をいただきました。

つづきまして、労働組合側からお願いいたします。

(小山委員)

愛媛県交運労協というのは陸海空の色々な職種が集まっており、皆さんの立場から発言
するのは難しいので、私の所属する企業は特積の部分でして、その観点から申し上げたら
いいかなと思っています。

労働環境部分については労使ともどもチェック機能として、経営の方は経営コストを考
え、組合は現場の意見を伝えると言う部門なので、先程来から話の出ている高速道路問題
では、高速に乗ると言うことは料金がかかる訳ですから、なぜ運賃に転嫁できないかとい
う問題があります。

燃料の方はようやくサーチャージ等とか諸々企業努力で荷主さんに迷惑をかけながら、
少し還元されてきたかなというなかで、高速道路は労働時間を短縮するがために、これは
もう法律として私たちも耐えています。

そのような話も協議会でしていただきたい。

また、タクシーは距離の料金が決まっていますが、そう言われると特積は大きさ、運賃
が選べる認可制で、そこの部分を一緒にされるとこれまた違う話ではないかと企業の中で
話をさせて頂いております。

できるできないの企業内の話ではありますが、同業他社の皆さんも同じ事を思われてい
ると思います。

私どもでいう準職員は、パソコンという機械で人数が減り、人件費を減らしてきました。

先程来、輸送部分の経営の皆様が言われるとおおり、車の経費は上がったけれど労働集約
産業の労働者は一人1台の車両が必要であり、経費だけが掛かってもなかなか運賃に反映
されないどうしても経費倒れになります。

先ほど送料無料の話もありましたが、ある特積業者でコンビニと提携して24時間の着
とか発ができるようになりましたが、と言うことは24時間に合わせた仕事を展開してい
かなければならない。

片方で、この部分を規制し、片方では範囲を広げたり、消費者ニーズに合わせて行くと
どうしても経費がかかります。

そのような部分を含めて議論の中に入れて頂きたいと個人的に思っています。

(三好委員)

長時間労働に関し一番に思うのは運送業の労働時間、拘束時間とも言えると思いますが
製造業等に比べれば密度の濃淡があります。

実際に運転している時間、荷扱いをしている時間については100%の労働時間になる

と思います。

先ほどのフェリーの2時間の拘束時間とか荷主先での手待ちの拘束時間もすべて労働時間という事で解釈されてしまいますので、これをもって80時間とか60時間というカウントをされてしまうと、なかなか管理がしにくく使いづらいという場面が出てくるのかなと思います。

これは経営者の方の立場からも同様な事が言えると思います。

運送部門では元来、基本的には自己完結型といいますか、朝一人の乗務員が出てきてトラックに乗って、荷物を積みに行き走って、客先で荷物を降ろすという作業を一人でしていますので、発着で出る荷待ちの時間とか運転時間等で、それなりの労働時間になります。

これを3人なりの分担制にすれば労働時間は分割することもできますが、それに見合った運賃収入もないのが実態ですのでそれもできません。

労働時間を第一に考えると、それに合った雇用や人の数も雇えないという問題があります。

他産業に比べると運輸産業は年間の労働時間が400～500時間多いというデータもありますし、時間当たりの賃金自体も550～580円安いというデータもあります。

それに対して規制緩和以降、1990年に68億トンあった輸送数量が2013年には48.4億トンと71%程になっており、運送事業者数は4万社が約6.3万社と1.5倍ほどに膨れあがっています。

少なくなった荷物を増えた事業者中で過当競争して行く事で、サービスレベルや輸送品質等で大変な競争がされておりますが、一番大きな競争が価格競争、値下げ競争で品質はその次という風潮が強く感じられるところがあります。

輸送品質に見合った運賃収入、対価を頂くという事が最重要課題かなと思っています。

客先での荷役機械やパレットを使用した積み込み、積み卸し、荷主さんからの積載効率を求められれば、意向に沿ってバラ積みダンボール1000個や2000個を一人で積み卸しの作業を強いられれば、当然に労働時間も長くなってきます。

荷主サイド、経営サイド等の様々な観点から協力を要請して行く事が、本当に重要な課題だと思いますので、そのような所に重点を置く事が必要なのかなと思います。

(東淵座長)

ありがとうございました。

各委員の皆様方からご意見をいただきました。

今回の協議会の目指す所は、少しでも長時間労働を減らしていこう、そしてトラックの運転者の健康の確保という部分が重要だと思います。

しかしながら、そこだけでも大変なんですけど、各主体、運送事業者や荷主さんも含め、それぞれに良くなるような形で、自らの今までの事業のあり方等を見直していくという事も必要であるというふうに私は感じました。

また、それは企業だけでなく、行政も含め対応していくところには対応していく必要があるのではと感じました。

また、運賃についても適正な運賃が支払われるようなご協力、高速道路の割引運賃のしくみ、労働時間の定義については、待ち時間やフェリーの休息时间等、一括して労働時間といいながらも密度の濃淡があることなども伺いました。

そういう中で一点、ご意見がなかったのですが、トラック運転手の収入の確保という側面も入ってもいいのかなという事が一点気になりました。

様々な意見を積極的に出していただきました。

皆様方のご意見を今後さらに生かす形で進めていければと思っております。

次の議題に入らせていただきます。

続きまして議題4「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」トラック協会よりご説明をお願いします。

議題4・愛媛県トラック協会説明

省略

(東淵座長)

ありがとうございました。

議題4の実態調査について委員の皆様方から、ご意見とか、こういう所に留意して頂きたいとか、もちろん質問でも結構ですので、よろしく願いいたします。

(東淵座長)

私の方からも質問させて頂いてよろしいでしょうか。

今回のアンケート調査先ですが、具体的な調査先の選定基準が決まっているのでしょうか。

(事務局・藤井)

現在、運輸支局において無作為に選定を考えております。

大手事業者さんとか近隣だけを走っている事業者さんを対象にしますと、本来の待ち時間の長い事業者さんが対象になりませんので、トラック協会ともお話をさせていただいて、よい数値を取ろうという事で、待ち時間の長いような事業者さんをかなり入れて、そのような対象で調査をしていこうと話をしているところです。

(西川委員)

労働局長さんもお越しいただいておりますが、トラックはハンドル時間、休憩時間、手

待ち時間やフェリーの乗船時間もあります。

出発後、帰るまでが労働時間と言われ、拘束時間と計算されると数字がどんどん上がってしまう。

(天野労働局長)

自動車運転手は、どうしても労働時間が長くなってしまうということで労働時間規制の他に、全体を捉えた拘束時間やハンドル時間、休息时间などが改善基準という形で決められておりまして、全国的に同じ基準でございます。

それと労働時間とはイコールとはなっておりません。

(事務局・中井)

拘束時間などは、改善基準告示がありまして、これは当然トラック事業者さんもお存じだと思いますが、自動車運転者の特徴的なところとして、手待ち時間やそれ以外の拘束時間を整理して、それをカウントしましょうと全国一律にやっているのが改善基準ですので、基本的には県によって解釈が違うということはないのですが、一定のトラックを管理している時間とか完全に休まっていない時間は基本的には拘束時間にならざるを得ない部分が出てくると思います。

そのような意味で、どのように休憩にするとかのやり方はあるかと思いますが、その範囲の中でやっていただくこととなっておりますので、ご理解をいただくしかないのかと思います。

(天野労働局長)

改善基準で決められた拘束時間がイコール労働時間ではないですね。

拘束時間の中には休憩時間も含まれておりますし、そういった総拘束時間の中でドライバーの方たちに労働させてくださいということなので、そこの中で休憩時間の長い方もあるでしょうし、短い方もあるでしょうが、拘束時間の中で捉えてやってくださいということです。

(和田委員)

調査内容の様式はできあがっていますか。

(瀬部運輸局長)

だいたいできあがっています。

実際はドライバーの休息时间等ではなくて、時間系列で例えば8時に出発し、到着が何時で、手待ちが30分あるというような内容になっております。

ドライバーが自分で休息とか拘束とかの判断をしないような様式になっております。

(和田委員)

発荷主が記載するようなことはありませんか。

(瀬部運輸局長)

ありません。

一般道路を走った場合にどれくらいの時間がかかり、高速道路をどの程度走っていると
いった内容で、時間ごとに記録していき、それを集計した後にこの部分は拘束時間、休息
時間という実態を含めて、今回明らかにしていく予定です。

(東淵座長)

荷主さんの側からは、今回の調査についてはいかがでしょうか。

(竹村委員) 代理 川崎企画課長

荷主の名前が記載されるという事なのですが、調査に関してはトラック協会の会員の方
に示されておりますが、荷主側はこのような調査がされている事をわからない状況で進む
のでしょうか。

(瀬部運輸局長)

直接の周知はしておりませんが、荷主団体にはこのような調査を行うと本省より通知が
いくと思いますが、あなたの企業で現在、行っている等の情報提供はありません。

(和田委員)

ドライバーの監督もあり、しっかりした調査票を作って欲しい。

特定の荷主が何度も出てくるようであれば、提出も困難になります。

(瀬部運輸局長)

47都道府県で全部集めることで、5000人ぐらいのドライバーを集計する事となる
と平均的な動き方という事になるので、地方の段階では昔の区域とか路線とかを含めてま
んべんなく調査して平均像をできるだけ出していきたい。

(和田委員)

私どもは路線をやっておりまして、以前はすべて午前着でした。

今後は、着荷主の側で改善しようという気運が上がっていく事を期待しています。

(瀬部運輸局長)

少なくとも連続7日間、着荷主さんの所でどのような荷下ろしをしているかも調査票に入っており、それも荷主ごとに書くこととなっております。

(和田委員)

今の時期では特産品の柑橘系の輸送が始まっていない。

(瀬部運輸局長)

できるだけ平均的な時期を選ぶので、物流関係は大体9～10月頃に実施する事が多くなっています。

愛媛の柑橘を考えるとちょっと時期がずれていますが。

全国で平均が浮かび上がって、かつドライバーがどのように運んでいるかを把握し、例えば食品系、メーカー系とかの工夫でデータが整理されますので、四国ブロックや県単位のデータが出ると聞いておりますので、それを見て対応を進める事も可能だと思います。

(東淵座長)

個別にデータが他の事に利用される事はないわけですね。

正確に実態を把握する事が大事だと思いますので、どうかよろしく願いいたします。

(矢野委員)

事業者として当社に調査が決まった場合、ドライバーを指定するのか、それとも当社の誰という形になるのでしょうか。

(瀬部運輸局長)

各社でドライバーを決めて頂きますが、全体的に台数をみながらトラック協会、運輸支局の方からご相談をしますので、大きな会社では例えば7名、小さな会社では2名でお願いしますとの相談に伺うと思います。

(小山委員)

安全の部分でもドライバーが書類の提出のために残業するようなことになれば、個人的には労働時間の短縮に反するとは思いますが。

(東淵座長)

いろいろとご意見もあろうかと思いますが、一通り本日の議題が終了いたしました。

皆様方からのご意見、ご要望等がございましたらご質問も含め、事務局にお申し出ください。

以上で第1回トラック輸送における取引環境・労働時間改善愛媛県地方協議会を終了い

たします。

ありがとうございました。

5. 閉会挨拶

閉会の挨拶（事務局）

省略

以上