

第5回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

青森県協議会

日 時：平成28年10月26日（水曜日）

1：30～

場 所：ホテル青森 3階 はまなすの間

◎開 会

【事務局 葛西】

ただいまより第5回トラック輸送における取引環境・労働時間改善青森県協議会を開催させていただきます。

委員の皆様方におかれましては、お忙しいなかお集まりいただき、誠にありがとうございます。

前回に引き続き、座長にバトンを引き継ぐまでの間、進行を務めさせていただきます、青森県トラック協会事務局長の葛西でございます。よろしくお願いいたします。

本協議会の委員は「委員名簿」、また本日の出席者は「出席者名簿」のとおりでございます。名簿にてご紹介にかえさせていただきますと思います。

次に、本日の配付資料を確認させていただきます。

上から「議事次第」、「委員名簿」、「出席者名簿」、「配席図」とございます。その次に資料1「トラック運送事業の長時間労働改善に向けたパイロット事業（案）」、参考資料1「トラック輸送取引環境の実態調査票」、参考資料2「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議について」、参考資料3「トラック運送分野における大企業ヒアリングの実施結果について」、参考資料4「トラック運送業の大企業ヒアリングの実施」、参考資料5「取引条件改善等に向けた今後の政府の取組について」、参考資料6「パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況」、薄ピンク色のチラシで「青森県最低賃金改正のお知らせ」、青森労働局発表の「11月は過労死等防止啓発月間です」のプレスリリース、「11月は過重労働解消キャンペーン期間です」のパンフレット、最後に「労働基準監督機関から公正取引委員会・経済産業省への通報制度について」という資料、以上でございます。

不足等ございましたら、会議中でも結構でございますので、事務局にお申し出いただきたいと思います。

◎開会挨拶

それでは、本協議会の開催にあたりまして、片淵仁文青森労働局長様よりご挨拶を申し上げます。

【青森労働局長 片淵】

ただいまご紹介に預かりました青森労働局長の片淵でございます。

本日はお忙しいところ、皆さま方に本協議会にご出席賜りましてありがとうございます。

また、日ごろから私ども労働行政にご理解とご協力を賜りまして、重ねて御礼を申し上げます。

本協議会は、今年度に入りまして2回目ということになるわけですが、昨年度の協議会発足以来では5回目の開催ということになります。本日は、パイロット事業内容の案について説明があると聞いております。

本事業については、例えば他の都道府県ではなかなか着荷主が決まらず、発荷主及び運送業者だけで事業を実施するというところもあると聞いておりますけれども、青森県においては着荷主の方も含めた対象集団でパイロット事業が行えるということで、非常に安心をしているところであります。本協議会の委員であります中長運送株式会社の中村社長様をはじめパイロット事業への参加を了承いただいた関係各位にわたって感謝を申し上げるところであります。

既にご案内のとおり、このパイロット事業はトラック業界の取引環境でありますとか、トラックの運転手の方々の長時間労働改善に資する重要な事業でありまして、各方面からも注目されております。本日の協議会で、この事業をより良いものとするために、ぜひ忌憚のないご意見等を賜ればと思っておりますので、よろしく申し上げます。

【事務局 葛西】

ありがとうございました。

それでは、ただいまから井上座長様へ進行をよろしく願いいたします。

◎座長挨拶

【井上座長】

本日もよろしく願いいたします。

前回もお話し申し上げましたけれども、パイロット事業はトラックドライバーの長時間労働改善という課題に向けまして、様々な工夫・方策を実験してみようと。その効果の程度を検証するというところでありますけれども、今日はその実証実験の最終スキーム案が事務局から提案されます。各委員におかれましては、実証実験に当たっての留意事項ですとか、或いは「こう

いったことも少し付け足してみてもどうか」といったようなご意見などをいただければ幸いに存じます。

昔は交通経済論という分野を少しばかり勉強したことがありまして、いろいろ感想がありますけれども、それは会議の中で追々お話し申し上げていくことにいたしまして、早速議事に入りたいと思います。

◎議 事

①平成28年度パイロット事業の実施について

【井上座長】

本日の議事の進め方につきましてあらかじめご説明申し上げます。

議題1の「平成28年度パイロット事業の実施について」事務局から説明いただいたあと、皆様からご意見、ご質問などを頂戴いたします。その後、議題2「その他」につきまして、事務局からの説明・情報提供と次第に沿って進めてまいります。

さて、それでは議題1の「平成28年度パイロット事業の実施について」、事務局よりご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

[事務局より資料1、説明]

【井上座長】

どうもありがとうございました。

それでは、ただいま事務局から「平成28年度パイロット事業の実施について」、ご説明いただきましたけれども、事務局の報告提案がありました中身につきまして、委員の皆様からご質問、ご意見などを承れればと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

私も説明を伺いまして、「ああやっぱりそうか」というのがあちこちにありますが、いかがでいらっしゃいますでしょうか。20ページにはパイロット事業のスキーム案が載っております。そこに至る経緯、事業主さんのご都合、ヒアリング結果が解説されたわけですが、ご意見・ご質問をいただきたいと思います。いかがでいらっしゃいますでしょうか。

意外だったのが、「改善基準告示について知ってはいるが、内容はよくわからない」というのが割と多かった。この「改善基準告示」については、もう平成元年のあたりぐらいから言わ

れていまして、これは別に事業者だけではなく関係する事業所にも周知していたはずなんです
が、「よくわからない」ということが発荷主さんでも着荷主さんでもあったのがちょっと意外
でした。

それから7ページでは「改善基準告示」を守るのがいかに難しいか、大変順法精神のある優
良企業でもワンマンドライバーで長距離輸送をすると、どうしても告示を上回る結果になっ
てしまうということがよくわかる大変正直なお答えをいただきました。ほかの運送事業者さん
もやっぱりそうだろうなと思いながら読んでおりました。後ろには「少し改善基準告示を緩めて
もらえないだろうか」というご提案もありましたが、これは多分行政の立場ではちょっと難し
いということになるだろうなと思います。ほかの業界よりもバス、タクシー、トラック業界の
この基準は、いろいろな待機時間など考慮して緩く作られていますので。

それとはまた別に、時間外労働をある一定オーバーする事業者には割増賃金を支払うこと
になっていますが、中小企業には猶予措置があります。これも労基法の見直しでもう二、三年も
しますと無くなります。ここを緩めるというのは、厚労省にとってはちょっと難しい
ということだろうという思いで読んでおりましたが、皆様からのご質問やご意見などありまし
たらいただきたいと思います。

今報告がありましたペーパーにつきまして、ご感想でもよろしいですが何かありましたらお
願いしたいと思います。いろいろ着荷主のほうでも提案をなさっていますが、今回のパイロッ
ト事業では、この3点ぐらいで実証実験してみようということでもあります。

市場の構造的な問題にも触れていますが、去年の4月か5月の取引環境・労働時間改善の中
央協議会の議事録を読みますと、東京港のコンテナヤードに持ってくるのに渋滞があつて、
あそこに見えているのになかなかどり着けないという事情が似ています。受け手側、着荷側
の時間というのがかなり長時間労働を膨らませるのに大きい作用を果たしているわけですね。
ここを何とかしないといけないなと僕なんかは思っています。それは交通経済分野な
どで成功している人たち、大体みんな同じようなことを言われますね。発荷主の工夫はでき
る。運送事業者もそれなりの努力はできるけれども、「着」のほうで市場の交通量の問題、或
いはシステムがまだ上手くできていない。海外の場合だと持ってくるトラックに最初から受け
手側で時間指定を全部出すとか。これは国内だとトヨタのジャスト・イン・タイムと同じです。
入ってくる部品工場に対して、事前に何時何分に来てくれという。これだと渋滞は一切起きな
いわけですね。そういうシステムをやったり東京都の市場でも考えていかないと。それがわ
かっていたら、途中で休憩時間をとるとか、ゆっくり出るとか可能なわけですがけれども、市場

の近くに入るまでものすごい列があって、入ってもまたモタモタするという、そういう問題があります。そこまでは今回はちょっと手が出せなくて、我々の協議会としては市場の作り方を変えるとか提案しても致し方ないですから。そうすると当面は、このぐらいのことはできるのかなということです。

何かご意見ありましたらお願いしたいと思います。木村さん、いかがでいらっしゃいますか。何かご感想でも。

【木村委員】

この長時間労働改善案については非常に資料がよくできていまして、これが青森県の実態ということでございます。トラック業界の会議に行きますと、改善基準告示の緩和はできないのかという話が出てきます。その背景の中には、やはり今非常にドライバー不足という問題があり、さらにこの改善基準告示ですから。これを改善するためには相当の努力が必要である。

しかし、ドライバー離れが進んでいる現状で、後の祭りですけれども、人の問題が少ないときにこういう改善への動きであれば、もうちょっと早目に議論を進めていけたのかなといった感じです。人も少ない中でのこのお話ということでございますので、非常にどうなるのかなという業界としては不安がいっぱいです。

バスの関係も今いろいろ取り組んでいますけれども、バスの場合は乗せる時間と降ろす時間はほとんどゼロに近い。黙ってドアを開ければ、お客さんが出ていくということですから。言ってみれば運転時間の問題だけを解決すればいい。

しかし、バスと違ってこの資料にもあるように、青森県だと荷積みするスペースが比較的広いということもあり、荷主さんに改善してもらえればかなり進むだろうなという感じがしますが、やっぱり大都市に行くとそこに入ってから荷物を卸す順番があり、そういうところをまず改善しないと非常に難しい点もあるのではないかと思います。やはり中小企業も今の時間外労働の関係で待たなしに来るということになれば、どこまで進むのか非常に不安ということで、業界では結構そういう話題が出てきます。以上でございます。

【井上座長】

どうもありがとうございました。

ということで、事業者さんのほうからは同様に「改善基準告示の緩和というのがあれば助かるんだけどもな」というお話であったかと思えます。

これについて、ここで事務局がどうのこうのと言うわけにはいかないとはいえませんが、記録には残しておいていただきまして。

それから運送事業者さんのほうではなくて、発荷主さんのほうで何か追加でご発言、ご意見等があればいただきたいと思いますが、今日お見えになっています齋藤さんのほうから何か。

【齋藤委員】

検品の関係です。これは市場の方々も検品の人員が足りないということで書いていますけれども、やはり農産物の規格というのが非常に多い。例えば長芋でいいますと、4 L、3 L、2 L、L、M、S、さらにそれぞれA、B、Cという規格もある。それを全部チェックしなければならない。といいますのが、今日の夜中に着いたものを翌日にはもう販売という形で金額が決められている。支払送金もそういう手続が行われるということですので、きっちりと検品をしていただかないと後で訂正というわけにはいかないとはいえませんが、状況があります。

それと、荷物の扱いも非常に多くなってきていますので、やはりトラック事情も非常に厳しい。やはりどこかストップポイントを置くなり、そこに一旦卸してもらおうという形にもっていかないと。それもそれぞれの市場で括りがあるので、商流と物流は一緒じゃないといけな。必ずその場所に卸してもらわなきゃだめだという決まりがあるみたいですので。そういったところでもできれば変更してもらいたいと考えております。

それと、こちらの荷主の状況ですけれども、積込み時間というのがありますが、この「朝早く積む」というのは非常に効果的だと思います。ただ、冷蔵庫の事情がきちっとしていなければならない。前日のうちに荷作りをして冷蔵庫に入れておく、といった体制が整備されていないことにはなかなか難しいと思います。

それと、「朝早く積む」というのとは逆に、「遅く積む」というようなやり方もあると思います。夕方に積むという。販売日が先ほど申し上げましたとおり翌日ということですが、それを1日延ばす。「翌々日販売」にしてもらうということで、それは可能だと思います。ただ、それも今度は荷物を受ける側（市場）も、そういう冷蔵庫の施設が整備されていないことには。青果物ですので、荷物が劣化してしまうということになってしまう。

【井上座長】

どうもありがとうございました。

いろいろ新しく情報が入りまして、整理して記録しておいていただきたいと思います。今回の場合は、お手元の20ページにありますようなパイロット事業において、①朝6時の荷積みができるものはやる、②配送先ごとに集荷を分けておく、ということは一部可能だと考えてよろしいわけですね。はい、ありがとうございました。

やっぱり今承っておりますも、集荷までの体制といいますか、かなり国も本腰で抜本的に変えないと、これはどう考えても社会的にも無駄なことです。延々とトラックが入るのに何時間も幹線道路で待合するというのは。社会的なコストでもありますから。単にトラックドライバーの方の拘束時間を短くするというためだけではなく、やっぱり抜本的に考えていかないと。無駄な時間を社会的にとっている、そういう印象があるわけです。

ほかにご意見。木村さん、お願いします。

【木村委員】

齋藤さんにお聞きしますけれども、こういうものを進めるに当たって一番心配されるのは。例えば、野菜であれば輸送コストが生産者に跳ね返っていくというようなことになると、これはやっぱり青森県の経済として非常に難しいなということになります。その辺をいろいろと集約して、そういうコストが増える懸念がないものかと。そういうのはどうでしょう。例えば、「こうしなきゃだめだ、こうしよう、ああしよう」といったときに、いろいろな経費の面が掛かってくると思います。その経費が例えば運賃に跳ね返ると。それよりも生産者にその負担が増えていくことになれば、これもまた非常に困るわけですので、その辺の感触というのは何かありますでしょうか。

【齋藤委員】

運賃以外の部分では、これをやることによって生産者に負担がかかるということはないです。

【木村委員】

その辺が心配になるところです。いつも私ども高速道路の関係でも言いますが、この問題を解決しないと本県からの高速代が高くなれば困るんだと。それは生産者側に跳ね返っていくから困るんだということになりますので。その辺のバランスがという感じ。

【齋藤委員】

当然運賃が上がるということになると、生産者の手取りが減ることになってきます。

【木村委員】

ええ。という感じがしますね。

【井上座長】

ありがとうございました。

せっかくお見えですから、對馬さん、三上さんのほうから今日の報告についてのご感想やら、或いは20ページに出てきますパイロット事業の案が出ております。これにつきまして何かご意見があればお願いしたいと思いますが。

今までの朝8時からの荷積みをも6時に前倒しするというのから始まっているいろいろ書いてありますが、この辺についてどんなご感想お持ちでいらっしゃいますでしょうか。

【三上委員】

運輸労連の三上です。よろしく申し上げます。

まず、その前に1点だけ。先ほど木村会長から「改善基準告示」のお話がありました。これは我々も強く求めていくべき問題だと思っています。改善基準告示の中身が問題です。拘束時間は原則1箇月に293時間。ところが、労使協定で6箇月までは限度を超えて延長が可能です。となると、1年間で3,500時間を超えるわけです。ということは、過労死認定基準をオーバーしている。そういう現実があるのだというところで、強く求めていかなければならないというのがまず1点でございます。

我々トラック運輸としては、まずは一番大事なのが「お客様の荷物、受け人様の荷物を安全かつ正確に届ける」これが使命だと思っています。そのなかで、安全が担保されているかといいますと、今回のパイロット事業の内容を踏まえてみますと、決して安全が担保されているという中身ではないと思っています。これは努力はされているとは思いますが。そのなかで、我々が何を改善できるかといいますと、前と後ろの作業の時間を効率的に、どのぐらいまで短縮できるんだというところを、我々が発荷主様と着荷主様にもっともっと声を大にして改善して、スムーズな運行をするということが、一番現実的じゃないだろうかと思っていました。

【對馬委員】

お疲れさまです。交通労連の對馬です。

三上さん言ったとおりですけれども、やっぱり改善基準告示が周知されていない、というのが一番問題なのかなと思っております。我々ドライバーは、常にデジタル運行記録計でちょっとでもオーバーすればもう警告音が鳴って、休まなければならないという仕組みになっております。それが点数になり加算になると、今度は会社から指導を受けるわけです。そういう走っているドライバーさんの方々の状況を、荷主さん発着ともにまだ理解されておらないのかなという状況が想定されます。

先ほどの改善基準告示もさることながら、守っていかなければならない法律ではあるんですけども、一方で高速道路のスピードについて。大型貨物は80キロ制限に対して、バス・乗用車は100キロです。現在、岩手県の一部の区間で120キロにするという実験がされるようでありまして、そこを例えば高速道路を大型90キロにする制限をした場合、一方で安全の面もあるけれども、必然的に労働時間が短くなってきますし、発着の時間にも余裕ができてくる。その辺の高速道路を走るに当たってのスピードの差、それが都心のほうは3車線になっていいけれども、夜になればご存じのとおり左側ずっとトラックになって右側が早い乗用車用となる。それが果たして安全な交通網かといえば、そちらも疑問があります。一概にうまく言えないけれども、その辺でまだまだ法整備とか改善の要求をしていけば、労働時間であったり、運行であったりがもう少し余裕ができてくるのかなと思っているところであります。以上です。

【井上座長】

どうもありがとうございました。大変参考になりました。

先ほど、三上さん、對馬さんがおっしゃった内容、私もよくわかりますが、中長さんがこのペーパーの中で言ってらっしゃることや木村さんがおっしゃったことは、繁忙期なんかに一時的に改善基準告示を少し緩めてもらいたいというのは、多分本音として出たんだろうと思います。一方で、トラック事業者さんの方でも改善基準告示を守らないともっと人手不足が悪循環の中に入っていくというのは、よくご存じなわけです。厚労省としてもそれを緩めるようなつもりは全くないわけです。どういうことが改善基準告示内にいけるかというための協議会、実証実験みたいなものですから。その辺は前向きに「みんなでできるだけ改善基準告示内に収まるようにするにはどうするか」という姿勢で話を持っていきたいと思っております。

それで、三上さんがおっしゃったことで私もそうだなと思ったのは、20ページのところのパイロット事業で大きな3つの柱で仕事をやっていくというなかに、発荷主さんから荷物を受け取って積込む段階での作業時間や卸す時間の短縮についての工夫がいま一つここではちょっと出てこない。ここでは渋滞に巻き込まれたりしないように、それから向こうに持っていったときに混み合った時間に行くよりも先に着くようにというので、朝6時からということになっています。それから、配送先ごとにわかりやすく積み荷を分けておくことで、少しは積み荷の時間が短縮される可能性は高まることは高まるけれども、それ以外に何かもっと工夫が必要ではなかろうかというようなことも三上さんおっしゃったかと思いますが、このあたりについてはいかがでしょうか。

「着」のほうではフォークリフトが足りないとか、いろいろな課題が出ていましたが、そう言ったのが必ずしもパイロット事業の中には反映されていなくて、①朝積み時間の前倒しと、②配送先ごとにわかりやすく積み荷を分けておくというのと、③一運行の配送先を削減する、恐らく一運行で3カ所から4カ所に行くのを少し減らすということですが、ほかにもう少し何か工夫する余地があるのではなかろうかというのを、多分三上さんおっしゃったかと思います。つまり前と後ろとの作業時間の効率化というよりも能率化で、時間当たりの作業量を多くして時間を短くするという、このあたりについてももう少し工夫があるのではなかろうかとおっしゃったのだらうと思いますが、このあたりについてはいかがでしょうか。何かこういうのもちょっと付け足してみようかみたいないかがでしょうか。お願いいたします。

【片淵委員】

私も今日改めていろいろお話を聞いて、ちょっと感想みたいな形になってしまいますけれども、改めて非常に大変だなというか、ドライバーの方々の負担が大きいなと思っています。これはヒアリングのところでも出てきていますけれども、なかなかこれでは人が来ないだろうなと思っているところでもあります。

資料の段階でわかれば教えてもらいたいの、7ページのところです。運送事業者さんの自己診断チェックシートの結果のところ、上の項目で「平成27年の平均」と「平成27年の最大」にアスタリスク（*）があって、これは「1カ月の中で一番時間が長いドライバーを対象」と書いてありますが、ドライバー全体の平均の拘束時間はわかりますか。最大の人ではなくて。あと1段目が1カ月の拘束時間で、2段目が1日の拘束時間ですけれども、働き方として、休日のとり方、勤務の拘束時間の長い人のとり方というのがどういう感じなのか、5日間

ぶっ通しで長い感じになって2日間休む感じなのか、実態的なものをお教えいただければと思います。

【井上座長】

お願いいたします。事務局のほうで答えいただければ事務局の方から答えいただいて。もし補足の説明が中長さんのほうから説明いただいても差し支えないと思いますがいかがでしょうか。お願いいたします。

今片淵局長がおっしゃったように、7ページに物すごい数字が並んでいます。

【事務局】

まず平均の考え方ですけども、これは中長さんのなかで一番長い方お一人の1年間の数字を各月ごとに出していただきまして、それを平均した数字ということになっております。最大につきましては、一番そのなかで長い月の数字を記載させていただいているということがございます。

【片淵委員】

一番長い人じゃなくて、平均的にどのぐらいかというのはわかりますか。

【事務局】

そこについては集約をしております。

【荒谷委員】

これは休日が入っているのではないですか。472時間というのは。休日が入らなければそんなに長いわけないですよ。これ休日ですよ。要するに30日休日がなしとか、そういうような数字じゃないかと思えますけれども。休日だと思いますね。

【片淵委員】

休日出勤されているということですかね。

【荒谷委員】

という感じしますけれどもね。

【中村委員】

やっぱりどうしても朝までちょっとかかったりするときあるものですから。そこら辺も含めて。あとは休息もとれない時間もあって、そういうのを全部含めてという状況になっていますので。

【荒谷委員】

そうでしょうね。ほとんど残業が云々というのは休日ですよ。休日をとらせるならそんなになりません。休日だと思いますよ。

【片淵委員】

一般的に働かれる人ってやっぱり1回の拘束時間は長いと思いますけれども、それが連続的に続くような感じですかね。休みの日のとり方というのは、やっぱり普通のサラリーマンだと週休2日みたいな感じになりますよね。

【中村委員】

普通であれば本当に夜中の12時ごろまでに終わらせて、朝8時だったら8時まで休息をとらせるようにしているのですが、なかなかとられない部分、やっぱり3カ所、4カ所となると1時、2時までかかってしまう。

【荒谷委員】

8月忙しい時期というのは休みが無い。

【中村委員】

ただ、21ページのパイロット事業の案として、朝6時から積み荷を開始するというになると、もちろん早く終わりますけれども、帰ってくるまでのこの拘束時間とかはまた少し長くなる。そういう問題もあるということです。

本当はやっぱり一番の良い案としては、ドライバーが積み上がるころに出社して、出社したら出発するというのが一番いいんですけども、先ほど言ったようにいろんな種類があり過ぎて。今回これは長芋だけでしたけれども、繁忙期になるとトマト、ネギ、インゲン、いろんなもの十何種類の野菜がありますので、それを全部組み立てていく。そうすると、この野菜はどことか、軽いのはこっちとかいろいろな工夫が必要なものですから、大変だけれども来てもらってやっているという状況です。可能なかわからないですけども、いろんな工夫をしてそのやり方を統一していけばいいのかなと。

【井上座長】

ありがとうございました。

【木村委員】

先ほど、荷物を積む時間などのお話出ましたけれども、2カ月ほど前にある大規模なトラックのターミナルを見学に行ってきました。今、全部コンピューターで制御していて、そこへ卸せば自動的にもう倉庫へ流れていくと。ですから、倉庫の中の人は3分の1に人員が減ったそうです。

あと、荷物の積み下ろしの部分もこれからやっぱりそういう人手不足でやっぱりそういうことで進んでいくだろうと。その中で「物」をある一定の箱の形、何々はこういう箱というものに統一していけば、どんどんそれが詰まるということをしていましたので、その辺は今後進んで行く可能性があると思って帰ってまいりました。

【井上座長】

多分僕もそういう方向に動いている、今多分その過渡期なんだろうという感じがしますけれども、ほかにご意見、ご質問があったらお願いしたいと思いますが。

とりあえず、今のパイロット事業をこの形でやってみるということによろしいでしょうかね。

はい、ありがとうございました。

いろいろ出ましたご意見、議事録に残していただいて後でまた検討したいと思いますが、事務局から提案されました平成28年度のパイロット事業を20ページのような形で行っていくということで、当協議会としては了承するということがよろしいでしょうか。（「はい」の声あり）

はい、ありがとうございました。

事務局は協議会のさまざまな意見等を踏まえて事業を進めていければと思います。

②その他

【井上座長】

続きまして、議題2のその他について事務局から説明をお願いしたいと思います。

〔事務局より参考資料2、3、4、5、6説明〕

【井上座長】

ありがとうございました。

ただいま参考資料を使いまして様々な情報を提供いただいたところですが、これにつきましてご質問あればお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

参考資料6では、パイロット事業で着荷主がないところが3分の1ぐらいあるようでして、青森はうまく組み合わせができたのかなど。着荷主のご協力も得られてよかったなと思っております。ただいまの情報提供につきましてご質問がなければ、最後ですが全体を通じて。

【事務局】

労働局のほうから情報提供といいますか、何点かお話をさせていただければと思います。

本日資料をお付けしております最後の4種類、ピンクの最低賃金の紙から4種類ございますけれども、こちらについて説明させていただきたいと思います。

まずは、冒頭2点につきまして、青森労働局長の片淵からご説明させていただきたいと思っております。

【片淵委員】

見ておわかりのとおり、最低賃金が10月20日から716円ということになっております。いろいろ経緯がありまして、また審議会でのご議論をいただいたうえで今回引き上げということになっているところであります。法律に基づいた最低賃金ですので、遵守をしていただきたいということで、この場でも周知をさせていただきます。

それからもう一つ、プレスリリースが出ています。長時間労働の関係は先ほども話がありましたが、11月が過労死等防止啓発月間ということで、最近過労死の問題が非常にクローズアップされています。この月間については、一昨年過労死された方のご遺族等からの強い国会への働きなどがありまして、過労死等防止対策推進法が全会一致で成立をしました。それに基づいた取り組みであります。勤労感謝の日があります11月が設定されていますが、シンポジウムの開催や過重労働解消キャンペーンなどの啓発活動を労使団体のご協力も得まして行くことにしております。ぜひこの機会に、過労死を防ぐというのはもちろんですけども、そこに至らないまでも健康を害するような長時間労働の改善ということで、行政としても取り組みを進めていきたいと思っております。

この11月に月間に合わせて過重労働解消キャンペーンをやっているリーフレットが付いてありますが、説明については省略させていただきます。最後については担当課長から。

【事務局】

最後の横の一枚紙でございますが、私、長澤からご説明させていただきます。

「労働基準監督機関から公正取引委員会・経済産業省への通報制度について」という紙でございますけれども、平成20年から中小企業における労働条件の確保・改善に関する公正取引委員会・経済産業省への通報制度というものが元々ございました。これは下請事業者の関係のスキームとしてあったものですが、今般、平成28年6月から若干そのスキームを拡充したものがお付けしている資料でございます。

中身について簡単にご説明申し上げますと、独占禁止法で「物流特殊指定」という言葉がございます。どういったものかと申しますと、荷主が物流事業者（運送業者）に対しまして継続的に物品の運送や保管を委託している場合におきまして、荷主と物流業者の間で明確な力関係、優劣関係がある場合におきましては、「物流特殊指定」として経済産業省・公正取引委員会で適用対象になるとなっております。「指定」という言葉が付いておりますが、一つ一つの関係を指定するものではなく、そういった力関係があれば自動的にもう適用対象となるという関係でございます。この物流特殊指定による違反が認められた場合、例えば、労働者に給料を支払っていないとか、最低賃金に違反しているといったことが物流事業者に認められた場合で、その違反の原因が物流特殊指定の違反に起因するものであった場合、経済産業省・公正取引委員会に通報するというものがございます。そのスキームに今回労働時間に関する違反が追加になったということになっております。

具体的に物流特殊指定違反というのはどういうものがあるかということは、公正取引委員会のホームページに載っていますけれども、例えば、荷主が物流事業者と十分に協議せずに自社の予算を基準にして一方的に代金の額を引き下げようとした、荷主が物流事業者に対して荷の積み下ろしのための待機時間中に、ほかの物流事業者が運搬した荷物の積み下ろし作業を無償で行わせた、荷主が自己の都合で配送先を変更したにもかかわらず、その変更に伴って必要となる費用の一部を物流事業者に負担させたといった例です。この物流特殊指定違反を原因として、労働時間に関する違反とか、給料を支払っていないといったような違反が認められた場合には、物流事業者が通報を希望した場合において、労働基準監督機関から経済産業省・公正取引委員会に通報を行う。通報された経済産業省・公正取引委員会では必要な立入調査等を行って、場合によっては勧告をする流れになるというスキームが今回拡充されたということで、ご案内でございます。

以上でございます。

【井上座長】

はい、どうもありがとうございました。

ただいまの情報提供も含めまして、質問があれば伺いたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。わかりやすい説明だったかと思いますが、ほかに事務局から何かありますでしょうか。

【事務局】

ありません。

【井上座長】

そうしましたら、全部を通じまして何か言い忘れたことがありましたら、どなたからでも結構ですが、ご意見承りたいと思います。

【片淵委員】

議論の中で幾つか出てきたところの関連する情報で、1つは月に60時間を超えた場合の割増賃金については中小企業が猶予されていますが、これが無くなるという話が出ましたけれども、現在、猶予を無くしようというのを盛り込んだ労働基準法改正法案、これはほかにも

長時間労働対策や年休の取得促進などいろいろ盛り込んだ法案が、もう大分前に出てずっと継続審議になっているという状況になっています。現在はまだそういう状況なので、いつからはっきり無くなるというのが、今は法律がまだ通っておりませんので確実にしているというわけではありません。

それからもう一つ、当然残業規制については、これもご案内のように特別条項があれば、労使間でどんどん延ばせるということで非常に問題視されていて、そこをどうするかというのが現行の労働基準法改正法案でははっきり上限幾らということで盛り込まれていないのですが、やっぱりそこはいろいろ問題があるのではないかという議論があつて、今中央でいろいろ議論をされているところであります。

ちなみに、日本と欧米とでは労働時間規制の仕方というのが、かなり日本が特殊です。ヨーロッパとアメリカともまた違って、アメリカはもっと割増率は高いけれども、ヨーロッパはむしろ労働時間が何時間までというのを決めている。それは月単位で何時間と決めたり、1回勤務してその次までは必ず何時間空けるようにという「インターバル規制」というのがありますけれども、そういうのが盛り込まれている一方で、いろいろ実際の働き方とかいろんな受け入れ上の話とか産業の実態とかでなかなか難しいところもある。それはどうしようかということも含めまして、中央のほうで議論を重ねているということです。

その中でもやはり実態面とか安全面とかを含めて、非常に問題視・注目視されているのが運送の事業であります。そういう意味からもこういう本事業からもいろいろ実態面も含めて明らかにして、どう改善ができるのであろうかというのが非常に重要となっていますので、そういう意味でも引き続きご協力いただきたいと思います。

【井上座長】

ありがとうございました。

ほかにご意見、補足説明とかありましたらお願いしたいと思います。

(特に意見なし)

【井上座長】

それでは、私の司会の会議はこの辺で終了いたしまして、マイクを事務局にお渡ししたいと思います。どうもご協力ありがとうございました。

◎閉 会

【事務局 葛西】

それでは、最後に、協議会終了に当たりまして、宮地東北運輸局自動車交通部次長よりご挨拶を申し上げます。

【東北運輸局 宮地次長】

ただいまご紹介ありました東北運輸局自動車交通部次長をしております宮地でございます。本日は、局長に所用がありまして出席できませんでしたので、代理で出席させていただいておりました。

本日は、委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、ご出席、それから熱心なご議論をいただきまして誠にありがとうございました。

本日の会議では、前回の協議会においてご承認いただきました対象集団に対してヒアリングや現地調査等を通じて整理された課題、そちらの解決のための実証実験メニューについてご提案をさせていただいたところでございます。

今後は、先ほど事務局のほうからも説明のありましたスケジュールに沿って実証実験を実施していくとともに、その効果等について検証を進めて、結果につきましては次回、第6回でありますけれども、協議会においてご報告ができるかと思っております。それまでの間、事業をしっかりと進めてまいりますので、引き続き皆様のご指導のほどよろしくお願ひしたいというところでございます。

本日は本当にありがとうございました。

【事務局 葛西】

長時間にわたり熱心なご議論をいただき、まことにありがとうございました。

予定の時間となりましたので、これで本日の協議会は終了させていただきます。

なお、議事録につきましては、委員の皆様にご確認いただいた後に公表させていただく予定としております。

また、次回の開催は来年2月ころを予定しておりますが、日程等につきましては追ってご連絡させていただきます。

本日は誠にありがとうございました。