

第 6 回
トラック輸送における取引環境・労働時間改善
岩手県協議会

日 時：平成 29 年 3 月 6 日（月曜日）

13：30～

場 所：岩手県トラック協会 2 階 中会議室

◎開 会

【事務局 鈴木】

皆さんおそろいになりましたので、ただいまから第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善岩手県協議会を開催させていただきます。

各委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、ご出席いただきましてまことにありがとうございます。

私は、本日の進行を務めさせていただきます東北運輸局岩手運輸支局の鈴木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

初めに、皆様のお手元にお配りしております資料の確認をいたします。

まず、本日の次第、委員名簿と出席者名簿、席次表です。

続きまして、資料1、「第5回中央協議会配付資料」、資料2が「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分析結果」、資料2-2として「『運行依頼の前倒し』によるドライバー等の負担軽減と『出勤時間の後倒し』による拘束時間の短縮」岩手県版、資料3、「岩手県協議会における長時間労働の改善等に向けたパイロット事業のスケジュール（案）」、資料のナンバーは振っておりますが「トラック運送事業関連の動きについて」、2枚目が「調査事業実施結果報告の目次案構成イメージ」です。最後にカラー刷りのものとして、「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン」、以上が本日の配付資料となっております。不足等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

続きまして、委員のご紹介ですが、本来であれば全ての委員の皆様のご紹介をさせていただくところでございますが、委員については委員名簿、本日のご出席者については出席者名簿にてご紹介にかえさせていただきますと存じます。

なお、本日は、岩手県商工会議所連合会の猿川委員、株式会社十文字チキンカンパニーの十文字委員、公益社団法人岩手県トラック協会の高橋委員が所用のため欠席となっております。

また、出席者名簿で出席となっておりますが、全国農業協同組合連合会岩手県本部の照井委員ですが、本日の午前中に急用のため欠席させていただきたいとご連絡があり、欠席となっております。

それでは、協議会を開催するに当たりまして、東北運輸局角野次長からご挨拶申し上げます。

【東北運輸局 角野次長】

第6回の協議会の開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げたいと思います。

本日は、委員の皆様方、大変お忙しいところ、ご出席を賜りましてありがとうございます。

さて、トラック業界における人手不足ということにつきましては、本当に一層深刻さを増しておるような状況でございます。国土交通省といたしましては、こういった課題には、長時間労働と取引条件の改善、さらにはトラックの生産性向上、そういったものが不可欠であるというふうに指導しているところでございます。

そういったことから、昨年の１１月でございますけれども、国交省の副大臣よりトラック運送の事業者の皆様に対しまして、「トラック運送業適正取引推進のための自主行動計画」を定めていただくようお願い申し上げたところでございます。これは下請多層構造など、元請と下請における運送事業者間の取引条件の改善に向けた取り組みを進めていただくと、そういったことを目的としたものでございます。

また、これも昨年であります、１２月に農林水産省より経済産業省に対しまして、荷主企業様の取引条件改善に向けた取り組みを推進していただくよう、重ねてお願いを申し上げたところでございます。

さて、本県協議会につきましては、本日が第６回目ということでございます。本日は、今年度実施をいたしましたパイロット事業の実施計画についてご報告をさせていただくということになっております。委員の皆様方からのご忌憚のないご意見をいただければ、大変ありがたいことと考えているところでございます。

本日は、どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局 鈴木】

それでは、議事に入りますが、これからの議事進行は座長である宇佐美先生にお願いしたいと思います。宇佐美先生、よろしくお願いいたします。

◎議 事

（１）岩手県協議会における長時間労働の改善等に向けたパイロット事業について

【宇佐美座長】

よろしくお願いいたします。角野次長からもありましたけれども、忌憚のないご意見を交わしていただければと思います。よろしくお願いいたします。

それでは早速、議題の１、岩手県協議会における長時間労働の改善等に向けたパイロット事業についてということで、まずは①の平成２８年度パイロット事業の結果について事務局から

説明をお願いいたします。

【事務局 伊藤】

岩手運輸支局の伊藤です。よろしくお願いします

まず、岩手県におけるパイロット事業の結果報告の前に、この資料1の分厚い、中央協議会を初め、トラック運送業関連の動きについて、簡単に説明いたしたいと思います。

今回、中央協議会の資料を省略しないで、ここに来て全部出させていただきました。ただ、多彩で膨大な資料であるということはおわかりのとおり、28年度も国土交通本省を初め、いろいろな方々が今までになく活発に検討がなされているということが言えると思います。これについて個々に解説いたしますとすごく時間がかかってしまいますので、基本的には各県のパイロット事業の内容について、いろいろ解説になっているのがページが厚くなっているものですので、参考に後で目を通していただきますとともに、この中で特にちょっとお話ししたいところが、⑬、⑭です。

特に⑭なんですけれども、「価格交渉ノウハウ・ハンドブック」というものがつくられました。これは、適正取引関係という本省のホームページにもアップされているものですし、あと冊子が何か1組、若干らしいですが届くそうなので、それもいずれ委員の皆様には配付したいと思います。これを公開いたしました「トラック運送における生産性向上セミナー」というものが全国9都市で開催されました。仙台は多分、2月20日ですけれども、非常に好評だったと聞いております。今後は全県で開催することも検討されていると言われております。そのときに初めて公開したのが、この「トラック運送事業者のための価格交渉ノウハウ・ハンドブック」というものです。非常に絵とかが多くて、そんなに難しくびりびりしている内容ではありませんけれども、これをもとに荷主の皆様とお話し合いの機会か何かを持って、一緒にこれを見ながらお話しできればよろしいかなと思います。

簡単ではございますが、中央協議会関連というのはこれで報告終わります、いよいよ本題の岩手県でのパイロット事業の結果と総括について、社会システムの東野さんに今回も説明させていただきます。

〔事務局より資料2、資料2-2、当日配付資料「別添調査事業実施報告書目次案構成イメージ」に基づき説明〕

【宇佐美座長】

ありがとうございました。昨年度の報告がありましたけれども、皆様からの意見をよろしく
お願いいたします。

【佐久間委員】

内容の確認ですけれども、資料2の11ページの4の（1）のところですけども、ちょっと
書いている意味が余りよくわからなかったので教えていただきたいのですが、右の欄の運送
事業者のほうの2つ目のポツで、「トラックの総重量の規制が緩和され多くの荷物を積めるよ
うになっているのにも関わらず、1台1ドライバーのため、運賃の値上げには至っていな
い。」、これは何を言いたいのかがよくわからなかったんです。具体的にはどういうことでし
ょうか。

【事務局 東野】

トラックは今たくさん物が積めるようになったのにもかかわらず、1台幾らという運賃でご
ざいます。結局のところ荷物はふえても運賃は同じということで、運送事業者さんにしてみたら
値上げを実施していきたいところであるが、荷主さんにしてみたら、1ドライバー1トラッ
クでそんなに変わらないでしょうということがあり、値上げには至っていないということでご
ざいます。

【宇佐美座長】

積む量によって変わらないというのは、なかなかすごいことですね。今、新東名などで2両
編成のトラックを運行させようということがありますけれども、それも変わらないということ
になってくるのですかね。

【佐久間委員】

いや、それはないのでは。

【宇佐美座長】

そうですね。

【佐久間委員】

例えば、追従する車を、要は無人運転で追従する車がどうしたという話です。当然それには設備投資がかかりますから。

【宇佐美座長】

そうですね。

【佐久間委員】

当然、投資するものは、回収しないと経営が成り立ちませんので、当然、そういう意味でいくと、料金が変わらないということは、その取引はしないほうがいいということになります。

【宇佐美座長】

ここの記述について、説明は少し驚きまして。

【柴谷委員】

今の運賃の関係ですが、例えば荷主さんによっても、その運賃の契約の仕方が幾つかあるわけですね。今のケースでいうと、多分車建て運賃になっているようですね。これが個建て運転で契約したりする場合、例えば1箱・1ケース幾らというような契約をしていれば、当然積む量、個数が増えれば、その分運賃もふえていく、そういう契約の仕方もあるわけです。ですから、その荷主さんによってはケースが異なる。ただ、今回の対象になっている事業者さんでは車建て運賃になっているので、積載量がふえても運賃が変わらないと、そういうことだろうと思います。

【宇佐美座長】

そういう契約というのは、見直しというのは、どれぐらいのペースでされているんですかね。

【柴谷委員】

すみません、もう一回お話ししますと、2段目のこの2つ目のポツにつきましては、どういう契約をされているかよくわかりませんね。積載の10トンの分で、5トンしか積んでいない

かもしれないと。ですからその分10トン積むというのは、お客様にとっては当たり前の話でございまして、それが例えば12トン、13トン積むという話になればその適合車両が変わってくるので、それはお客さんはそうですよねという話も当然でてくると思います。

【宇佐美座長】

出てこないとおかしいような感じがします。

【柴谷委員】

そうなんです。とてもこの内容3行だけでは、ちょっと読み取ることは難しいのかなと。

【宇佐美座長】

ご意見ありがとうございます。

ほか、いかがでしょう。

【柴谷委員】

増トン車の契約をしていて、例えば13トンとかね、13トン超えという車両の増トン車で契約している。従来の10トンの積荷に対して、今後11トン、12トンになるよとなった場合に、これが1社でいいよということになると、こういう結果が出てくると思います。そういうところが難しいところかなと。個建てにするか、1車建てにするかというところが、一番生じるわけでございますね。

【宇佐美座長】

高速道路料金の話がありましたけれども、高速道路使って下さいと言われたい限り、本当に高速道路料金はもらえないという慣習は改められないものなんですかね。そうじゃないと時間に間に合わないよという。

【小野寺委員】

高速料金の問題についても、やっぱり私の会社は一関ですが、荷主懇談会を開催したことによって、その労働時間、ドライバーの労働時間のこういう契約でやっていますという説明があって初めて、これじゃ大変ですよということ、部分的には高速を認めてくれる、そういう

兆しがあり、高速使えばこのぐらいで大丈夫、この時間帯で間に合うよねというようなことは、やはり荷主懇談会の結果かなという声も出てきていますね。

【宇佐美座長】

やはり結論にもありますけれども、荷主さんと運送事業者がコミュニケーションを密にとるということは、その荷主懇談会などでも見られる、もう既に効果が見られ出しているということなんです。

【東北運輸局 角野次長】

高速道路の料金の関係、どこの協議会でも話題になっておりますけれども、これについては、その全般的なそういう取引の標準的な約款の見直し等が進められているところでございます。

さらに、先ほど支局のほうから、取引条件のこのマニュアルをご紹介をさせていただいておりますけれども、このマニュアルの5ページ目、この分厚い資料の20番の5ページ目です。有料道路の料金については、別途お支払いしていくところであります。この前のページに、附帯作業の関係ですね、仕分けであったりとか、ラベル貼りだとかと、そういったものについても契約前に業務に関して作業を洗い出していただけますように、お願いをするように進めておるところです。

【宇佐美座長】

そうですね、運転手がこれに対応もしていたら、もうたまったもんじゃないですよ。でも、実際は結構あるんですね。

そういうのがあるのであれば、やっぱり契約にちゃんと入れていく。そういうこともそうなんですけれども、だから早くに契約をちゃんと詰めて、なるべく事前にわかった上で運行するということは大事だなというのが、今回のでもよくわかったなと思います。

ほか、いかがでしょう。

【佐久間委員】

パイロット事業の中で、出勤時間の後ろ倒しで効果があったということですが、具体的なイメージがよくつかめないところがありまして、例えば7ページで、B-3のところ後ろ倒しをして効果があったということですが、これまで出勤時間が8時から9時ぐらい

だったのを10時から11時にしたということは、今まで10時ぐらいまで余り仕事なかったということなのか。何か、トラック業者さんの側の話だけなので、荷主側の体制がどんなふうになっていて効果があったのか、余りこの説明だけだと具体的なイメージが湧いてこないんですけれども、余り細かくななくてもいいんですけれども、イメージ的にはどういう状況だったんでしょうか。

【事務局 東野】

イメージ的には、運行は決まっているんですけれども、荷物の確保ができていない、準備ができていないという状況で、手待ち時間が多いときには三、四時間発生したりしております、それを出勤時間を遅らせることによって、その分手待ち時間が少し解消されたという結果になっております。

【佐久間委員】

ということは、この8時から9時の出勤というのは、指定された時間だったのか、それともトラック業者側がある意味、こういう言い方すると叱られるかもしれませんが、勝手にきていたということなんでしょうか。

【事務局 東野】

もともとの出勤時間というのが、8時、9時でございます。

運送事業者さん側の出勤時間というのが、定刻といいますか、そちらが8時、9時になっておりました。

【宇佐美座長】

そのあたり、もうちょっと記述を変えることは、説明を加えるというのはできそうですか。

【事務局 東野】

そうですね、ちょっと前回お示したのものもあるので、多分そういうのをプラスすればわかりやすい資料になるかと思います。

【宇佐美座長】

では、よろしくお願いします。

【事務局 ヒガシノ】

はい、わかりました。

【宇佐美座長】

ほか、いかがでしょう。

【佐久間委員】

トラック運送業関連の動きについてという資料に、先ほどご説明を賜りました第4章のトラック運送業事業に係る共通課題取り組み状況という資料がございました。この中で、共有いただきたいという確認なんですね。

4の3のほうでございます。手待ち時間、荷待ち時間以外の外的要因の一例ということで、秋田のほうではパーキングの混雑によってドライバーの休憩等の問題が生じているというのは、これは秋田だけの問題じゃないのかなというように思っております。当然、岩手の盛岡近郊でもございますし、関東近郊でもございますし、これら首都圏の関係のこういうものが改善されると労働環境として非常に助かるなど。今、停めるところがなくて非常に困っているという、そういう内容ももらいますので、そういったところ、行政にお力添えをいただいて改善いただけると非常にありがたいなと思っているところでございます。

それと、もう一点でございますが、第5章でございます。繁忙期と閑散期と、こういう内容の文言云々のお話がございますが、今のその検証する際の内容について、非常に忙しいときにそういう検証をするということでしょうか。

【宇佐美座長】

いかがでしょう。

【事務局 伊藤】

この話は多分、農作物の話だと思うんです。正直言って、山形の例であったんですけども、サクランボなんかの部分で、労働時間がひどいということで、そこにターゲットをやって、やろうと思ったら契約だ何だって時期がずれちゃって、サクランボの時期が終わってしまった

らしいんですよね。それじゃせっかくやってもちょっとまずいんじゃないかということではいろいろあったみたいなので、そういう意味で、その繁忙期と閑散期ということを記載しました。

【東北運輸局 角野次長】

1点目の秋田の協議会で出たご意見でありますけれども、改善基準告示を遵守しようとしても、パーキングがいっぱいで入られないから、やむを得ず時間をオーバーして走行したとか、そういう事例が、特に仙台近郊がどうも余りよくないようなんですけれども、仙台近郊、あるいは北関東ですね、宮城県の県中部から、それから福島県のほうに向かってのパーキングということで頻発しておるというご意見をいただきました。

それで、ぜひそれは報告書の中でしっかり整理する必要があるということで、秋田県のトラック協会さんにブラックリストをつくっていただきました。これは20位ぐらいまであったんですかね。どのパーキングのどの時間帯はもうとても使えないとか、そういうのをつくっていただいております。ぜひ岩手でも、そういうお話があるようでしたら、20つくるのは大変かもしれませんが、特に東北管内のワーストの箇所につきましては、ご享受いただければこの報告書の中にぜひ入れ込んで、しっかりそれをNEXCOさんのほうに持ち込んでいきたいというふうに考えております。ぜひよろしくお願いいたします。

【宇佐美座長】

ありがとうございます。秋田で、ワースト20もつくれるぐらいあるんですね。

こういう有料道路の管理者さんたちとの話し合い、機会というのはどういうときに。

【東北運輸局 角野次長】

組織だったそういう会合の場はないわけでありましてけれども、運輸局ではいろいろその観光の関係等でNEXCOさんとの話をお互いに持つ、そういう中でその単的な働きかけをしてまいりたいと思っておりますし、トラ協さんのほうはずっと定期的にお持ちになるんですかね。ぜひそういう場ででも、こういうお困りのところは話をしていただければ、運輸局といたしましては、伝えるね。（「はい」の声あり）。

【宇佐美座長】

そうですね、やっぱり声を上げていかないとどうしようもないところだと思うので、この辺

はいろいろなところから出ていくと、いい関係になりますね。

ほか、よろしいでしょうか。

では、次の議題のほうに参りたいと思います。

②のほうの平成29年度パイロット事業についてということで、また引き続き事務局から説明をお願いいたします。

〔事務局より資料3に基づき説明〕

【宇佐美座長】

ありがとうございました。ただいまの説明に対して、質問、意見等ございましたらよろしくをお願いいたします。

【岩手運輸局 角野次長】

事務局から申し上げるのも妙な話ですけども、さっきサクランボのお話がありましたけれども収穫の時期が終わったと、似たようなお話はほかにも実際ございまして、なかなかもう、実際に実施をしようと思うともう、農作物の関係で、既に収穫の時期は終わってできないというのがほかにも、東北の管内にもございましたので、ぜひスケジュールについては、まずそのご協力をいただく方を早期に決めていただいておりますので、そういう意味ではぜひ、委任している関係団体の皆様方、トラック協会の皆様方としっかり意見交換しながら、すり合わせをしながら早い時期に決めて、それに合わせた実施行程をやっていくことが重要だと思っておりますので、ぜひ引き続きご協力をいただきますようよろしくお願いをいたしたいと思っております。

【宇佐美座長】

ありがとうございます。ちなみに、当たっているところでの感触って、どんな感じありましたか。

【岩手労働局 上条】

現在、言えるような段階では。

【宇佐美座長】

では、ご質問等なければ、また次に移りたいと思います。よろしいですか。（「はい」の声あり）

（２）その他

【宇佐美座長】

そうすると、（２）のその他となりますけれども、何かございますでしょうか。

【岩手労働局 上条】

岩手労働局監督課でございます。

本日配付資料のその最後の図でこのパンフレットですが、縦の「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン」ということで、このパンフレットについて一言説明させていただきたいと思います。

これは、昨年度、厚生労働省で開催しました長時間労働削減推進本部の中で決定しました、「過労死等ゼロ緊急対策」の主な対策の一つとして策定されたものです。

このガイドラインなんですが、２つ特徴がありまして、自己申告によって把握した労働時間と、入退場記録などから把握した在社時間との間に著しい乖離があったときには必ず実態調査を実施することと、あと参加が業務上義務づけられている研修・教育訓練の受講や、使用者の指示により業務に必要な学習等を行っていた時間は労働時間に該当すると、そういったものが盛り込まれておりまして、平成２９年１月２０日の策定した以降から、全国の労働基準監督署はこのガイドラインに沿って、使用者に労働時間の管理が徹底されているかどうかということをご指導しているところでございます。

以上、簡単に説明させていただきました。

【宇佐美座長】

まず、３６協定の中、これから変わっていくようなのも最近出ていますけれども、その辺の何かこう、事業者さんやっているという、そういうあたりもちゃんともう踏まえられて、動かれているのでしょうか。

【岩手労働局 上条】

36 協定の時間外の上限見直しについては、審議会でこれから検討ということですので、また別問題です。

【宇佐美座長】

まだ決まってくる感じではないんですか。結構何か、新聞紙面とかでも結構載っていたりしますね。

【岩手労働局 久古谷局長】

今いろいろ課題になっているのは、その働き方改革実現会議で、総理のほうからいろいろなテーマが示された中で「長時間労働の是正」というのがありまして、それに対していろいろな議論をやっているときに、経営者側と労働者側で合意ができないとその基準になかなか進まないということで、まず実現会議のほうでのその大きな枠組みを示して、それで枠組みを出しただけでは、まだそれは法的な根拠はありませんので、法改正するには厚生労働省の審議会のほうで審議して法律の形をとらないといけないので、ちょっとそのステップまではまだ行っていないくて、最初の働き方改革実現会議の中でのどういう方向性を出そうかというのが、今労使の間で詰められているというようなマスコミ報道が行われているというところでございますが。

【宇佐美座長】

ありがとうございます。結構、もう年明けから、そういう動きがと言っているのです。

【佐久間委員】

そうすると、この協議会が、それが政府案で決定になれば、今までこのやっていた時間帯と今後の時間が、労働時間のあいつが変わってくるということになるんですよね。そうした場合には、この協議会はまたやり直しするようになるんじゃないですか。

【岩手労働局 久古谷局長】

恐らく、今マスコミ報道だと、月の上限100時間というラインを認めるかわりに、今まで制限がなかった業種にも制限かけようかというようなのがマスコミ報道されているんですけども、恐らくこれまでの経験からいうと、改たな規制を追加する場合には恐らく経過措置みたいなものがとられるようなケースもありますので、具体的に最終的なゴールラインが見えても、

そこにどういう段階を経てそうさせるのかというのを恐らく今後議論されることになると思います。

【宇佐美座長】

それはそれで、結局、労働時間がこれを結ぶことによって、本当に今までは無制限みたいなところまでできるということがすごく問題だったと思うので、うまく移行はさせていかないといけないけれども、その事実上無制限なのが少しでも緩和されていくというのが大事なことでろうと、他にはございませんか。

【岩手労働局 久古谷局長】

恐らく今まで制限なかったのが、だからきっちり幾らというのは、恐らく現実的にはなかなか難しいので、それはステップを踏んでとなる可能性は非常に高いなと思っておりますが。

【宇佐美座長】

ありがとうございます。

ほかに、今のご説明に対して何かございますでしょうか。

その他、ございませんか。

僕から、軽く一つ。ある有名な事業者が、昼間昼休みをとる、昼間の間のその時間は受け付けないというか、配達をしないというのが出てきましたけれども、それに対する感想などを皆さんからお伺いできたらなと。この動きがどのようになってくるのかなということですね。ついにこういうことを言ってきたかと思いましたので、それに対していかがでしょうか。

【小野寺委員】

実際、今までのこの労働時間がここまで長くなってきたというのは、ああいう大手の仕組みの中で、ああいう過剰したそのサービスが、それがどんどんどんどん大きくなっていったわけですね。ところが、さあ、今自分たちにそれができなくなったという状態のところに来て初めて、こういうのはもう受け付けませんよみたいな、これは我々の中型免許の制度と同じなんです。事故が起きたから、この免許制度は年齢をこうやってくれって、今度はドライバーが不足しているから、その違う免許を許可してくれとかっていうのと同じです。やっぱり大手の人たちがどんどんどんどん、大きなその枠組みの中でやってきて、今度はできなくなってきた

ことによってそういうことをやってくるということは、これもいかなものかなと思っています。いよいよそういう時代が来たのかなと。

また、コンビニの問題が、また一番出てくると思いますよ。

【宇佐美座長】

24時間ですからね。

【小野寺委員】

24時間ですから。やっぱり労働者不足になってきて、できなくなってくる、それからドライバー、事業者のやっぱり人手不足になってきて、24時間に対応できなくなるとなった場合には、コンビニエンスストアだって24時間営業が365日できなくなるというような状況が出てくるんじゃないかなと、このように思いますね。

【宇佐美座長】

ありがとうございます。ほかに何か、いないですかね。

では、その他がなければこれで議事を終了したいと思いますけれども、よろしいでしょうかね。（「なし」の声あり）ありがとうございます。

それでは、お返しします。

◎閉 会

【事務局 鈴木】

宇佐美先生、ありがとうございました。

最後に、閉会に当たりまして、岩手労働局久古谷局長からご挨拶申し上げます。

【岩手労働局 久古谷局長】

岩手労働局の久古谷でございます。

本日、何かとお忙しい中、「第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善岩手県協議会」に御出席いただきまして誠にありがとうございます。

本日は私の方から締め括りのご挨拶させて頂きたいと存じます。本日は長時間にわたり、委員の皆様には大変活発なご議論を頂きまして本当に有難うございました。

本日は事務局からパイロット事業の結果報告がありましたが、「運行依頼の前倒し」と「出勤時間の後ろ倒し」により、ドライバーの拘束時間等の短縮等、負担軽減に繋がることが明らかになりました。

勿論、ドライバーの負担軽減は品質向上と安定した輸送の確保に繋がり、荷主企業にもメリットになります。

結果報告にもあるとおり、拘束時間短縮以外の様々な課題については、これを契機として、今後の荷主企業とトラック運送事業者による歩み寄りにより、期待したいと考えております。

さて、昨年はマスコミ等で「過労死」の問題が報道されており、大変大きく取り上げられたところです。長時間労働により、働く方が志半ばで命を落とされる事態は、何としても防いでいかなければならないと考えております。

昨年12月末、厚生労働大臣を本部長とする「長時間労働削減推進本部」において、「過労死等ゼロ」緊急対策を策定しました。

岩手労働局では、今後の監督指導において、新たに策定した企業向けのガイドラインの遵守状況について指導を行い、監督指導の結果、企業がこのガイドラインを遵守しておらず、重大悪質な事案については、司法処分を含め厳正に対処することとしています。

日本経済の血液ともいえる物流業界の永続のためには、人材確保の観点からも、生産性向上の観点からも、労働時間の改善は喫緊の課題です。

その鍵となるのが、このパイロット事業です。パイロット事業は、来年度も別の対象集団を選定し実施することになりますが、この事業を通じて、長時間労働の是正に向けた改善の取組みが県内の輸送現場で広がっていくことを期待しております。

また、来年度からはガイドラインの策定に向けた議論も始まります。パイロット事業から得られる情報に留まらず、昨年度実施した実態調査結果、この協議会での議論、事業者からのヒアリングといった岩手県独自の情報もすべてが構成要素となります。

岩手県の実情をガイドラインに反映すべく、一層議論を深めていきたいと考えています。

長時間労働是正に向けた政府全体の動きは今後一層加速していくものと考えられるので、私どもも運輸支局と協力いたしまして、来年度の取組を円滑に進めることが出来るように努力をしていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。本日は有難うございました。

【事務局 鈴木】

長時間にわたるご議論で貴重なご意見を賜り、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。

また、次回開催につきましては、追ってご連絡させていただきます。

本日はありがとうございました。