

第2回 自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」検討会 議事概要

平成30年9月19日(水) 10:00~12:00

合同庁舎3号館11階 特別会議室

(1) 野尻座長より以下のとおり挨拶。

6月から時間が空いてしまいましたが、その間に事務局ではアンケートを行い本日資料としてまとめたので、今日は是非忌憚のないご意見をいただきたい。大変暑い夏が過ぎたと思えば、台風21号や北海道での地震といった大きな災害が起こった。こういった災害が発生すると、人や物の移動、安定的な輸送の確保の重要性を改めて感じる。この検討会を通じて、しっかりとした経営の企業にどんどん活躍いただき、人的輸送や物的輸送が骨太な産業として国民の皆様の信頼を勝ち得るような制度になっていただきたい。

(2) 資料説明の後、意見交換を行った。主な意見は以下のとおり。

<総論>

- 認証制度の信頼性を高めるためにも、☆からでも現地審査が必要と考えている。
- 申請料金について、50万円までなら払えるという企業は、このマークで他事業者との差別化を狙いたいという明確な目的があるので、その点を団体の選定の際などで考慮してほしい。
- この量の資料を用意するには10台以下の企業では無理ではないかというのが率直な感想である。
- 「労使協定又は労働協約において、」と書かれている項目があるが、就業規則や社内内規も含まれるような表現に修正してほしい。
- 「～が整っている。」という申請項目があるが、整っていると判断する基準を示してほしい。

<認証基準>

- ☆☆、☆☆☆取得の線引きについて、事業者全体の回答分布がどのようになっているのかを考慮する必要があるのではないか。
- 労働組合には、しっかりとした組合もあればそうではない組合もあると思う。過半数組織労働組合であればいいのかという一概には言えないのではないか。
- 企業の点数の50%という適切かどうかは疑問がある。
- 規模別ではどこかで線を引き、地域別には考慮しなくてもよいのではないかと思う。
- 基準について大企業と中小企業で分けるのは変である。
- 規模別に認証基準の点数を分けてもあまり意味がないのではないか。

<認証項目>

<問番号10>

- ①について、なぜ、月の拘束労働時間と休日労働の限度違反に限定するのか。

- ①について、割合での申請に修正いただきたい。
- セーフティバスマークでも、ある項目について、法令違反は 3 件までなら項目を満たすという内規がある。

<問番号 26～28>

- 問番号 26 の☆☆☆だけが必須項目というのは認証基準として低いのではないか。

<問番号 29～31>

- 問番号 29 の☆☆☆だけが必須項目というのは認証基準として低いのではないか。

<問番号 31>

- ②と③について、重複していると思われるので関係性を整理すべきである。
- ②の文言だが、年次休暇ではなく年次有給休暇にすべきである。

<問番号 35>

- ①について、消滅有休積立制度はバースデイ休暇等のような福利厚生とは趣旨が違うのではないか。

<問番号 46>

- 加点項目又は項目を削除いただきたい。
- 必須項目にされると厳しい。
- 業界によって必須項目と加点項目に分けるのであれば加点項目にすべきである。
- 加点項目にするべきである。

<問番号 47>

- ☆☆以上で必須項目としてよいのか。行政がポジティブな制度であると認識しているという理解でよいのか。

<問番号 48>

- 必須項目にする場合は、具体の事例まで踏み込んで書いていただかないと申請できない。
- これは賃金の問題であるからホワイト経営の趣旨からは少し外れるのではないか。

<問番号 50>

- 加点項目又は項目を削除いただきたい。
- 「足きり制度」の扱いによって累進歩合を採用しているどうかは明白でない問題があるということを確認いただきたい。

<問番号 53>

- 判断基準（女性専用の施設は 1 箇所あればいいのか、全ての営業所に必要なのか、30%の営業所にあればいいのか、お手洗いはあるが他の施設がない場合はどうするのか）を示してほしい。

<問番号 58>

- ②について、長距離にならざるを得ない実態のところもあるため、全国一律というのはいかがなものか。

<問番号 62>

- ISO45001（労働安全衛生マネジメントシステム）を追加してほしい。
- 文中に環境経営という言葉を入れてほしい。

(3) 構成員からの意見を踏まえて、認証項目及び認証基準を見直し、関係者と調整することとなった。

(4) 今後、認証項目及び認証基準の他に認証団体の要件や実施体制等の詳細を詰め、年内に第3回検討会を開催することとなった

以上