

## 第10回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

山形県協議会

日 時：平成31年2月6日（水曜日）

13：00～

場 所：山形国際ホテル 5階 蔵王

## ◎開 会

### 【山形運輸支局 村田】

定刻より若干早いのですが、皆様おそろいようですので、ただいまから第10回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山形県協議会を開会いたします。

委員の皆様方におかれましては、お忙しい中、協議会に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、事務局をしております東北運輸局山形運輸支局の村田と申します。

しばらくの間、進行のほうを務めさせていただきますので、よろしく願いいたします。

すみません、座って進めさせていただきます。

まず初めに、委員の方の交代がございましたので、新たに委員になられた方をご紹介いたします。全国交通運輸労働組合総連合山形県支部副委員長の齋藤様です。

### 【齋藤委員】

ただいまご紹介いただきました齋藤でございます。交通労連山形県支部の前委員長でありました水戸のほうで1月の総会で退任しまして、今現在新たに委員長に山形交通さんのバスのほうの中川が委員長につきまして、トラックのほうの代表ということで、本日副委員長の齋藤が出席させていただきます。今後ともよろしく願いいたします。

### 【山形運輸支局 村田】

東北運輸局、吉田局長です。本日、東北運輸局、小泉次長が代理出席となっております。

山形運輸支局、伊藤支局長です。

続きまして、委員の出席状況についてご報告いたします。

本来であれば委員の皆様全員をご紹介させていただくところでございますが、時間の関係上、お手元の出席者名簿をもってご紹介にかえさせていただきます。

なお、取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインの策定を手がけられました株式会社野村総合研究所、早川様、野村総合研究所にご協力いただいております七十七リサーチ&コンサルティング株式会社の皆川様にもご出席のほういただいております。

続きまして、配付資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をごらんください。議事次第の次に委員名簿、委員出席者名簿、配席図を一くくりとしております。資料1としまして「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会等について」でございます。資料2と

しまして「取引環境と長時間労働改善に向けたガイドライン」でございます。こちら冊子になっているもの、あとはホチキスどめされているもの、URL等記載されている一枚紙、3つあわせて資料2とさせていただきます。資料3としまして「山形県パイロット事業の周知について」でございます。資料4としまして「標準貨物運送約款改正後の実態調査について」でございます。資料5としましてクリップどめされております「働き方改革関連法について」でございます。次第のほうに参考資料1、2ございますけれども、このクリップで一緒にとめられておりますので、ご確認のほうをお願いいたします。資料に不足等がございましたらお申し出ください。よろしいでしょうか。

## ◎挨拶

### 【山形運輸支局 村田】

それでは、協議会の開催に当たりまして、東北運輸局、小泉次長よりご挨拶を申し上げます。小泉次長、よろしくをお願いいたします。

### 【東北運輸局次長 小泉】

皆様、お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。東北運輸局次長の小泉でございます。

第10回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山形県協議会の開催に当たり、一言ご挨拶申し上げます。

委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、ご出席を賜りありがとうございます。

昨年は、働き方改革関連法の成立により、自動車の運転業務にも5年間の猶予はありますが、2024年4月より年間960時間以内の時間外労働の上限規制が適用されることとなります。加えて、貨物自動車運送事業法が改正され、トラックドライバーの労働条件の改善などを目的として規制の適正化、事業者が順守すべき事項の明確化、荷主対策の深度化、標準的な運賃の告示制度の導入について措置されたところであります。

各県に設置しておりますトラック輸送における取引環境及び労働時間改善協議会のこの猶予期間内に長時間労働を是正する環境を整備するため、5年間取り組みを継続することになりました。

次年度以降の各県トラック協議会の取り組みとして、「ホワイト物流」実現国民運動の推進やアドバンス事業など新たな施策について示されておりますが、これらの具体的な取り組みに

つきましては、2月20日に開催される中央協議会において検討されることになっております。

昨年11月には実証実験により得られたノウハウをまとめました長時間労働改善ガイドライン、先ほど冊子で示しておりますけれども、策定されたところでございます。今後は、セミナー等を通じて横展開を図ってまいりたいと考えております。

今後も、貨物自動車運送事業法の改正やガイドラインの策定を踏まえ、トラック運送事業の健全な発達を促進するため、規制の適正化を図るほか、重要な社会インフラである物流が滞ることがないように、関係者の皆様と長時間労働を是正できる環境整備に取り組んでまいります。

本日は、このガイドラインや運賃料金の周知状況にかかわるアンケート調査などについて説明させていただきますので、委員の皆様からは忌憚のないご意見をよろしくお願ひしたいと思ひいます。ありがとうございます。

#### 【山形運輸支局 村田】

小泉次長、ありがとうございました。

なお、議事の終了は15時ころを見込んでおりますが、議事が長引いた場合、株式会社でん六長澤業務部部長様におかれましては、所用のため15時ころに中座される予定となっておりますので、あらかじめお知らせいたします。

ここで報道関係の皆様にお願ひがござひいます。撮影につきましてはここまでとさせていただきますので、ご協力方よろしくお願ひいたします。

それでは、以降の進行につきましては、座長の高木先生にお願ひしたいと思ひいます。高木座長、どうぞよろしくお願ひいたします。

#### 【高木座長】

ご紹介いただきました高木でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

今日ご出席の委員の皆様、それから関係者の皆様、ご苦労さまでございます。

今もお話がありましたように、働き方改革というものがいよいよ本番になりまして、トラック関係は、時期は遅れますけれども、やはりかなりこれから急いで準備を進めていかないと、こういう時期に入ってきていると思ひいます。そういうことを踏まえてこの協議会でも既に何度も論議がありまして、委員の皆さんからは山形の地域的な状況をどう具体的に踏まえるのかというようなことについても積極的なご意見があったように思ひいます。

今日からまたいろいろな論議をしていただきますが、その間にいろんな調査も行っていた

きまして、ガイドラインといたしますか、モデルといたしますか、そういうものも一定方向示されることになると思いますので、ぜひ皆さんから積極的なご意見をお願いしたいと思います。

予定どおり15時には終わりたいと思いますが、論議が活発に行われれば少し延長するという事も含めてご理解をお願いしたいということでございます。

## ◎議 題

### (1) トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会等について

#### 【高木座長】

それでは、議事に入っていきたいと思いますが、まず議題1です。トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会についてということで、事務局よりお願いいたします。

[資料1に基づき説明]

#### 【高木座長】

ありがとうございました。

委員の皆さんから今後の協議会の運営等についてご意見とか、あるいはご質問とか、あれば出していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

ここの山形での協議会に直接かかわることという、どういうことがありますか。

#### 【事務局 大久保】

今後の山形県協議会に関する関係では、アドバンス事業がどういった形になるかというところがございますので、アドバンス事業の関係で、もしこちらの協議会に関係することがございましたら、すぐにでも開催しなければならないということになってくるかというふうに思います。

#### 【高木座長】

わかりました。

ほかにご質問等、ございませんか。

別に山形に関係するんじゃないかと、ちょっと僕変だなと思ったのは、5ページです。もう既に

行われているんですけれども、加工食品物流における懇談会です。これ、業界の方々が入って議論されているのはとてもいいことだと思うんですけれども、組合の代表者は入らない。つまり労働側の意見はここには反映できないようになってきているように思うんですが、これは何か理由があるんですか。

**【事務局 大久保】**

こちらのほうの資料につきましては、中央での協議会の資料をそのまま添付させていただいたというところで、そういった具体的な事情については大変申しわけございませんが、承知いたしております。

**【高木座長】**

ぜひ疑問があったということは、これは僕が言うことじゃなくて組合側から言っていたほうがいいんじゃないかと思うんですけれども、ぜひ伝えていただいたほうがいいんじゃないかと思うんですけれども。

**【事務局 大久保】**

はい、承知しました。

**【高木座長】**

ほかにごございますか。

非常に興味深いんですけれども、7ページの荷主対策の深度化というのは僕も非常に大切なことだと思ひまして、これは議員立法の一つのポイントだと思うんですけれども、具体的にはどんなことを内容的に、何か今多分国土交通省のほうで配慮義務、中身も議論されていると思うんですが、具体例で何かありますか。

**【事務局 大久保】**

実は資料の関係で本省からおりている資料としましては、7ページに記載されているものしかまだこちらのほうにも手元にちょっと届いておりませんので、具体的にというようなことで私のほうからお答えできる状況ではないというふうなことでございます。

【高木座長】

いや、そうなんでしょうけれども、それだと本当に県段階でいろいろ議論しようと思っても、中身がわからないというままで済んでいる可能性がありますので、そこはちょっと国土交通省のほうでもう少し配慮して、それこそ配慮義務があるのではないかと思いますけれども、何か次長のほうで意見ありますか。

【東北運輸局次長 小泉】

今、事務局からあったとおりですので、今委員長から指摘があったことについては、今後本省等に聞いていきたいと思っておりますので、できるだけまた次回等にその辺を反映させていただければと思います。

【高木座長】

はい。ほかになければ、また後で出てくるかもしれませんが、来年度以降も協議会は続くということだけ確認させていただければよろしいと、こういうことでしょうか。

それでは、その点について引き続き事務局に運営をお願いいたしたいと思っております。

(2) 「取引環境と長時間労働改善に向けたガイドライン」及び「山形県パイロット事業」の周知について

【高木座長】

続きまして、議題2です。「取引環境と長時間労働改善に向けたガイドライン」及び「山形県パイロット事業」の周知についてということで、これは野村総研とそれから山形の運輸支局の両方からそれぞれ説明があるとのことですから、お願いをいたします。

[資料2、3に基づき説明]

【高木座長】

ありがとうございました。

今お話しのように、「取引環境と長時間労働改善に向けたガイドライン」ですね。それと、「山形県パイロット事業」の周知ということで説明をいただいたと思いますが、委員の皆様か

らご意見、あるいはご意見の前の質問もあるかと思えますけれども、質問、ご意見出していただければと思いますが、いかがでしょうか。

これは、今野村総研のほうから説明いただいたんですけれども、表紙を見ると厚労省の労働条件政策課、国土交通省の貨物課が入っているわけですから、言ってみると厚労省、国土交通省公認のお勧めプランだというふうに理解していいんですね。

**【事務局 早川】**

そのようにご理解いただければと思います。

**【高木座長】**

わかりました。それから、いや、これさっきも山形もおもしろかったんですけれども、全国のいろんなパイロット事業をおやりになって、ここに収録されているのはどちらかといえば成功例だと考えていいですね。

**【事務局 早川】**

正直申しまして、それぞれ事例2つずつ載せているんですが、なぜその2つを採用されたかについては、私どものほうでは情報は持っていないんですが、ただあくまでも全てのパイロット事業については、事例集、先ほど申しました200ページを超える事例集の中でありますと。全部ありますと。その中で、ガイドライン本編でご紹介する2つについては、別途中央省庁さん、関係者さんの中で、いろいろなご議論された中で選ばれたということございまして、必ずしもこの2つがほかと比べていいんだとかそういうものではなく、あくまでも……（「ではないですか」の声あり）ええ。あくまでも全部ありますので、ほかのものも全部URL入れて事例集としてごらんいただけるので、いや、もっといろいろとあるだろうと。もっとほかの例も知りたいという方は、もう皆さん実は常にこの事例集を見ながら、我々にとってはむしろこっちのほうが当てはまるんじゃないかとかとそういう議論もされながら、今まさに全国各地で荷主さんと運輸事業者さんがいろいろと議論をされているという状況です。

**【高木座長】**

そうすると、地域に即してという意味では、今のような山形のようなやり方が一つのモデルになるということですね。

【事務局 早川】

実は事例集、先ほど申しましたインデックスの中で、品目編のインデックス、それから取り組み事例別のインデックス、それから都道府県別のインデックスという3つのインデックスが実はこの中にありまして、やはり東北地方というのはやっぱりちょっとほかと違うんだということを、もしそういったことをお考えの方は、都道府県別のインデックスから東北6県でほかの事例を見て参考にしたいという方もいらっしゃると思いますし、あるいは品目として農水産物はちょっとほかとは違うんだという方は、全国の農産品を取り扱うトラック事業者さんが具体的にどういった形で長時間労働の改善に取り組まれているかというのを見られるということもできようかと思ひまして、まさにいろいろと皆様のご事情でありますとか、お取り扱いになっている品目等に照らし合わせて、最も参考になるものをごらんいただければというのが趣旨でございます。

【高木座長】

もう一つ、山形の説明でおもしろかったのは、成功例とともに余りうまくいかなかった、余りうまくいかなかったというのは、僕ら調査やる場合に必ず作業仮説を立てて、それが証明されるかどうかという。証明されなかった場合には、なぜ証明されなかったのかということをやるとというのが調査の常識だと思うんですけども、この場合もそうで、パイロット事業をやったこういう想定で成果が出るはずだったと言いつつ出なかった。出なかったところにおもしろい問題が潜んでいるかもしれないというふうに僕は思うんですけども、実際に野村総研で全国をおやりになって、そういうもので何か発見されたようなことはありませんか。つまり、これはうまくでき過ぎていると思うんです、実際の話。

【事務局 早川】

正直中央でまとめますのは、全国47都道府県で行われたパイロット事業の取りまとめ資料を集めて分析するということですので、まず各都道府県で取りまとめられた時点で、今先生ご指摘のとおり、うまくいかなかった点をうまくいかなかったというふうに、全てそういう書きぶりで書かれていらっしゃるかどうか。あるいは、そのところは、それはさておきもう少し成功部分に光を当てて書かれているかによっても違うと思うんです。恐らくそのところは確かに実態は本当にそうだったのかということまで検証しているわけではないんですが、ただ少

なくとも今回非常に大きな成果と言えますのは、冒頭申し上げましたように荷主とトラック事業者の双方で取り組まれた。（「そうですね、それは……」の声あり）荷主側が自分たちの問題意識として真摯に受けとめて協力されたというのがやはり一番の成果だと思うんです。そういった中で、多少いろいろと課題はあるにせよ、これからよりいいものになるようにPDCAサイクルを回していこうという機運が関係者間で醸成されたというのは、実はこれまさにこのパイロット事業の非常に大きな成果だと思っております、そこでやはりちょっと書きぶりについては正直各事業、各県で余り課題となるところをきつく書いていないところがあるのかもしれないんですが、それは今後のPDCAを回していく中で、よりいいものにしていくということで、とりあえずガイドラインの中ではあくまでもそこまでの突っ込んだ深掘りをしないで、皆様へのご紹介という形で、こういう形でまとめたということになりました。

#### 【高木座長】

はい、ありがとうございます。僕心配するのは、いいとこ取りだけをして絶対うまくいくわけないだろうと。そのところはもう少しちゃんと本当に、これからもおやりになるそうですから、具体的なこういう問題がありますよというようなことをもうちょっとしないと、何とかガイドラインとして本当に有効かどうか疑問だなと思うところがありますね。という感想ですけれども。

ほかにどうですか。どうぞ。

#### 【長谷川委員（代理）】

全農山形の長谷川と申します。

山形県の事例のところをちょっと教えてもらいたいですけれども、平成28年度のパイロット事業の取りまとめのご説明がありました。これは、各農協の荷積みということで、もろ我々全農の分野の話で、私が質問するというのはちょっと変なんですけど、私も去年ぐらいからこの会の参加なので、このときはちょっと参加させてもらわなかったんで、ちょっと質問させてください。

このストックポイントを活用するとこういうふうに拘束時間が削減されますよというまとめでございます。これはまさにそのとおりであって、何も疑問視するところは一切ありません。

お聞きしたいのは、ページ打っていませんが、次のページの検証結果の2つ目のぼちのところ、2014年貨物運賃料金ハンドブックから最後全体としてコストを7%削減することが確認

されました。これはうちの関係者も確認しているんでしょうけれども、このコストの7%削減の中身なんです、これはトラック事業者の段階での7%削減でしょうか。それとも、これ荷主のほうは入っているんでしょうか。そこをちょっと教えてください。

【高木座長】

はい、どうぞ。それは非常におもしろい問題なんですよ。

【事務局 大久保】

すみません、荷主も含めての7%削減ということだったと。

【長谷川委員（代理）】

荷主の段階、7%というのは、具体的に項目で言うとうる項目でしょうか。

【事務局 大久保】

手持ちで内訳を持ってきていなかったんですが、手持ちで今日は、……

【長谷川委員（代理）】

現実的に、そのコストの中にストックポイントの例えば建設費とか、運営費とか、当然人も余計にかかるし、建設コストも初期投資もかかるはずなんです。実際、我々もやっていますけれども、かかっています。そういったところも含めて荷主のほうも7%削減、7%というのは全体の7%でしょうけれども、荷主も削減になったというのはちょっと。うちやっているところもあるんですけど、実質はちょっとマイナスになっちゃっているんです。だから、現実的に、私感覚としてちょっとすんなり入ってこない部分がある。荷主もコスト削減になっていると言われると、運送業者さんはなっていると思います。そこはわかります。

【事務局 鈴木】

私、山形運輸支局の鈴木と申します。

手持ちの資料で詳細の内訳とか持ってきていなかったんですけど、一応今回のこのパイロット事業の検証では、新たにストックポイントを建てるということは考えておりません、既にある施設を利用して、倉庫代とかは、倉庫の使用料とかは含んでいる計算にはなっている

んですけれども、新しく建ててそこに人を雇ってというところまではちょっと検討されていなかったようでございました。

【長谷川委員（代理）】

じゃ、その実際作業は誰がやっているんですか。

【高木座長】

どういう想定になっているんですか。ストックポイントまでは誰が運ぶんですか。

【長谷川委員（代理）】

トラックから下ろさなきゃいけないですよ。下ろしたトラックをまた積まなきゃいけないですよ。あと、屋根だって必要ですよ。いや、理屈としてはやったの見てわかるんですけども、7%と具体的な数字が出ているものですから、もしわかれば逆に教えてもらいたいですけれども。

【高木座長】

ちょっと計算の根拠、後で。

【事務局 大久保】

そうですね、後でちょっとご説明させていただいて、もしそういったことを載せるのが不適切なようでしたら、そちらのほう省いて、削除して資料を作成し直したいというふうに思います。

【長谷川委員（代理）】

いや、7%と出ているから、何か計算されたんですよ。その計算の方法を教えてください。

【事務局 大久保】

そうですね、そちらのほうを後でお示ししたいと思いますので。

【長谷川委員（代理）】

別に間違っていると言っているわけじゃない。

【事務局 大久保】

はい。

【高木座長】

ありがとうございます。ただ、ガイドラインのほう、コスト論までちょっとやっていると説得力があるかなという気はしました。というのは僕の感想であります。

ほかにございませんか。加川さん、いかがですか。

【加川委員】

はい。トラック協会ということで、概括的には理解をしているところなんですけど、ガイドライン、あるいは全ト協レベルの我々のアクションプラン、労働時間短縮のためのアクションプランの解説つきのはやっとならぬのほうにおりてきた段階ですので、これからのことについての意見ということになりますけど、一つはやはり最初の説明でありましたようにお客様と同じ目線でといいますか、お客さんと一緒にいろいろ交渉、あるいは問題の共有をしていくという部分で、こういうものを役立てていきたいということなんですけど、ただ現実的には事業者の99.9%中小企業で、かつ5台、10台の会社もありますので、社長みずから運転して働くという会社も実はあって、なかなかこの交渉というのは現実的には進まない。もう一つは、その交渉するためのノウハウ、あるいは理論づけの部分をきちんとどう理解したか、理解してもらおうというふうな努力を協会としては今からやっていかなきゃならないなというようなことで進んでいます。ですから、今山形県のパイロット事業の周知についてという部分で、今後荷主懇談会等々で大いにアピールしていく。そのほかにトラック協会でもやろうかと思うんですけども、メディア等をもっと活用して広く世の中にどう浸透していくかということをもっと考えてやっていくべきかなというふうに思っております。

【高木座長】

そうですね。荷主の側でどなたか、鈴木さん、いらっしゃるかな。長澤さん。

【長澤委員（代理）】

株式会社でん六の長澤と申します。

今荷主の立場ということで、弊社も第一貨物さん利用させてもらっているいろいろな会議をさせていただいているんですが、やっぱりコスト面というふうな部分で一番問題が来て、第一貨物さんからこれだけ物流費が上がっていると、これを何とか改善していただきたいとお願いはされるんですが、じゃそのまま商品に転嫁できるかといったら非常に難しい課題があって、じやどこを削減できると。まず一つ弊社内の努力でできるものはやろうというふうな部分と、どうしてもあとお願いせざるを得ないものをお願いしていこうと。今、加川さんも言われたようにメディアの力というのは非常に力があるんですね。弊社のほうも、商品を上げるときに、例えばでん六の商品を上げたいというふうなことにいったときに、マスコミは何も残念ながら扱ってくれません。味の素のマヨネーズ、10円上がるんですという、もう全国的にパーッとメディアがやっていただけると。そうすると、国民の方がああ味の素10円上げるんだなと。でん六の商品何もないけど10円上がったよね。何だというふうな部分で、非常にそのところのギャップを感じています、正直言って。だから、もっとうちの商品もそういうふうな形でアピールしていかなくちゃいけないというような部分、一つございます。

あと、先ほど横持ち運賃というふうな部分で、今弊社も取り組もうとしているところで、ドライバーがやっぱり大阪まで行ったらもう2日間必要ですよと。その分をじゃ1日で行ってもらうためにはどうするんだと。そうすると拠点化というふうな部分で、大阪のほうに物流基地を設けよう。物流拠点を設ければ、そのドライバーの拘束時間は短くなりますけれども、正直言って山形県に倉庫を設けておくのと都会の関東、大阪では坪単価が全く違うと。そういうふうな部分で、どうしても商品のほうに転嫁できないと無理して「えいや」でやらざるを得ないというふうな状況になって、非常に今ここ苦労しているような状況なんです、だからやっぱりコスト面というふうな部分も考えながら、トラック業界の働き方改革のほうにもやっぱり協力していかなくちゃいけないというふうな部分のジレンマを感じながら前へ進んでいるのが現状です。以上です。

**【高木座長】**

ありがとうございました。

齋藤さん、大場さん、何かご意見ございませんか。

**【大場委員】**

運輸労連の大場です。

このガイドライン的には、大変まとまったといいますかガイドラインだというふうに思いますが、改善に向けたステップの中で、ステップ1に持ってくるまでが一番大変なんじゃないかなというふうに感じておるところです。荷主さんと事業者が同じテーブルについて、その検討の場を設けるまでがやっぱり一番の問題点だというふうに思いますので、そこまで至るまでにどうしていくのかというのが、この中ではまだ全然なっていないので、それぞれ事業者が自助努力でやれるのかどうかということもちょっと難しい問題なんじゃないかなという感じは私は受けているところではあります。

ちょっと質問ですけれども、先ほど支援の関係で、補助金とか助成金の関係の一覧、47ページにあります。これ荷主さん側のメリットといいますかそういうものがなければ進んでいけないんじゃないかなという感じがするので、これ見ますとほとんど事業者関係の助成金等になっているのではないかなというふうに感じておるところでありますので、これ荷主さん側の部分は計算書の部分だけでしょうか。というふうなことで、そういう面でのインセンティブといいますか何らかのことがあって事業者側と検討の場を設けてくださいというふうな進め方にしないとやっぱり進んでいけないんじゃないかなというふうに感じておるところでございますので、荷主さん側のこの助成金等のことが考えられているのかどうか、ちょっとお聞きをしたいと思います。

以上でございます。

#### 【高木座長】

何か、いかがですか。これは、はい。

#### 【庭山委員】

労働局の庭山です。皆様、大変お世話になっております。

この47ページに載っている助成金は、業種にかかわらず適用されるというもので、ただ考え方としては、当該企業の中での一定の改善を行った場合に助成をするという仕組みのものではありませんので、今回のような荷主さんとトラック事業者さんがセットになって取り組んだときにこういう助成をしますと、そういう仕組みのものではないんですね。そういったものというのは確かに今回の事業を受けてあってもいいのかなと。ただ、そういう問題意識、ちょっと私自身はそういう問題意識を持ってこういう助成金を見ていなかったというのが正直なところで

すね。

それで、助成金については簡単に言いますとそういう説明なんですけれども、今回のこのトラック輸送における取引環境・労働時間の改善というのも、平成26年にできました労働基準法の改正法案、当時はこういう安倍政権のもとでの上限規制というのはまだ取り入れられていない案だったわけなんですけれども、その当時に残業時間50時間を超えた分については割増率が、60時間ですね、超えた分について50%にするというところを契機としてこういう場がたしか設けられていったかと思うんですが、今年の4月から働き方改革法により労働基準法も改正をされて新しい上限規制が大企業から適用されるということになっています。その説明会を11月以降順次労働局で行っているんですが、事業者の方の関心は極めて高く、会場を大きくしたり、あるいは追加をしたりとかいうことで、当初よりも相当大きな規模で取り組むと。来年度につきましても、猶予措置とかまだありますので、そういった期間を利用して法令の周知を引き続き行うことにしております。

その中で、もう一つ、どういった点が今事業者の方から求められているかという、法律の内容は説明会を聞いて大体わかったけれども、具体的にどういうふうに何から着手していけばいいのかと。多くの企業で共通する課題として、人手不足の関係とかいうこともありますので、そういったものをどうやって克服しながらこれに取り組むかというのがいろいろ意見、ご質問が多く出ています。それに対して今取り組もうとしているのが、できるだけそういった苦勞をしながら取り組もうとしている企業の事例ですよね。各いろんな業種ありますけれども、その事例を収集して、具体的にはこういうことから着手をしていただければ進んでいますよと。また、会長がおっしゃるような、なかなか進まない、失敗した事例を含めてだと思んですが、そういったものを集めてお示ししていくのが来年度の大きな課題かなというふうに思っています。

そういう点からいうと、今回お聞きしたこの事例ですね。これだけの多くの事例がある業界というのは、今の時点では多分トラック業界が今一番事例を持っているなど、これを見るとそう思います。ですから、この内容の普及です。これをどうするかと。

あと、支援ということではいいますと、ここの最後のほうにも載っております厚生労働省の委託事業で実施をしております働き方改革推進支援センターですね。これは今山形商工会議所さんに受託して推進センターを運営をしておりますけれども、来年度以降もこのセンターの活動は拡大をして展開をすることにしておりまして、何が拡大するかというと、固定の常設の相談体制というのは基本的に同じなんですけど、専門家を派遣しての支援というものを大幅に拡充す

ることにしています。多くの企業に何回も行けるということになるんですが、その中で、この今回示されたガイドラインについても、その専門家の方、社労士さんとか中心になりますけれども、我々のほうでもよく研究してもらいように働きかけをして、これが具体的に事例が展開されるよう進められるように私ども発注に当たって注意したいというふうに一つ思っています。

その際、今お話あったように、これは契機としてやはり荷主さんとトラック事業者さんがセットになった上で始まっていくということが大きな他の業界と全く違うところになりますので、一般の小売でも消費者の方、一般のご理解ということはもちろん必要なんです、具体的な契約当事者がセットになってというのでいくと、このトラック業界以外今のところちょっと見当たらないなというそういう大きな特徴があるものですから、具体的な導入支援をこのセンターで行うに当たっても、そこがやっぱり一つ苦慮するんだらうなと思うんです。この事例を紹介するにしても、トラック事業者さんしかいないと具体的なアドバイスができないということにもなりますので、そこのところをいかに、何というんでしょう、それもマッチングというんでしょうかね。ただ、相手方が発注者をセンターのアドバイザーがを見つけ出すというわけにはこれいかないので、やっぱりそれはトラック事業者さんのほうでパートナーを見つけるといいますか。したがって、いろいろな行う説明会もパートナーで来てもらうようにするとか、なるべく、まずは勉強からということ……

**【高木座長】**

いや、現実には既にパートナー、あるんですよ。第一貨物とでん六さんとか。

**【庭山委員】**

そうですね。ただ、発注者の方が乗ってくれないとというのがあるんですね。だからそこら辺の……

**【高木座長】**

それから、何かトラックというか物流のほうが進んでいるという話ですけども、例えば製造業でも例えば自動車の組み立てと部品とのような間の関係の中にこの話は応用できる話だとは思っていますよね。そういう意味では、協力関係の先鞭をつけているし、先鞭だよ、特殊な産業だからと厚労省言わないで、ちゃんと働き方改善に役立つように広げていただくことは必要だと思います。

【庭山委員】

もちろんそれはしっかりさせていただきたいと思います。

【高木座長】

齋藤さんは何かありますか。

【齋藤委員】

交通労連の齋藤です。

今いろいろと皆さんの話を伺いながら、トラック業界と荷主さんとの関係というふうな部分で、こういうふうにもいろいろ事例が取り上げられて進んでいる、この冊子になっている中でも、そこに働く我々労働者の側というふうなことでは、次のところで話出てくるかどうかあれですけども、4月から始まる働き方関連というふうなことで、どうしてもトラックドライバーにかかわる部分ですと、労働時間、またいわゆる歩合に関する部分での賃金というのがかなり大きく影響しているというふうなところで、これが我々の、この事業、この話し合いの中で進んでいった結果、我々の生活にかかわる部分、労働者の生活にかかわる部分がこれからどういふふうに変化していくのかというふうなことでは、まだまだ労使でいろいろと模索していかなきゃならないところがあるのかなというふうなことで、ちょっと今日は今お話を聞かせていただいたところでございます。

【高木座長】

はい、ありがとうございました。

ほかにございませんですか。せっかくいい機会ですので、ガイドラインですね。2つ、やっぱりコストはどこかで負担をせざるを得ないですね。全部生産性で上げるというわけにもなかなかいかない。最終的には消費者が負担する部分もあるような気がするんですけども、値上げという形で。それは、一つコスト論として大事なことだと思うんですけども、もう一つはコストを誰がどういふふう負担をするか。その中に今までの助成のあり方を超えた助成ができるかどうかということも含めて、こういうふうにおやりなさいよと官庁のほうから言うだけではなくて、こういう助成をやっぱり検討しましょうということも含めてやってもらう必要があるんじゃないかなということを感じながら聞いていました。ということ僕としては申し上

げておきたいと思います。

ほかにございませんですか。ちょっと遅れていて申しわけないんですけども、なければ次へ行きたいと思いますが、よろしいでしょうか。

### (3) 標準貨物運送約款改正後の実態調査について

#### 【高木座長】

では、続きまして、議題の3です。標準貨物運送約款改正後の実態調査についてということで、事務局より説明をお願いしたいと思います。

[資料4に基づき説明]

#### 【高木座長】

ありがとうございました。

何かご意見ございますか。これ難しいでしょうけれども、裏表で荷主さんのほうにも調査できるといいですけどもね。それでセットに。でん六さんなら答えられますよね、これね。農協さんも大丈夫だと思うんだけど、両方やるといいような気がするということだけ僕は申し上げます。ほかになんかございますか。よろしいでしょうか。どうぞ、何かご意見を言っていたらいいと思いますが。

### (4) 働き方改革関連法について

#### 【高木座長】

それでは、また後で出していただいて結構ですが、議題4へ移りまして、働き方改革関連法についてということで、事務局より説明をお願いいたします。

[資料5に基づき説明]

#### 【高木座長】

ありがとうございました。いかがでしょう。皆様のほうから。一番最初に話をされた何項目

かの重点ポイントというのは、ちょっと項目だけでも上げておいてもらえるといいと思うんですが。働き方改革の。途中で終わっていたよね。

#### 【事務局 細貝】

ちょっと資料がなく、失礼いたしました。わかりやすいポイントを絞ったご説明ということで、3点ほどご説明をいつもしてまして、1つが時間外の上限規制が今回改正法でできた。月45時間、360時間というのが基本的な限度の時間で、それを上回る場合、特別な事情があるときでも単月で見たときには100時間を超えられない。2カ月、6カ月を平均したときには80時間におさめる必要があるということがまず1点目でありまして、2点目が年次有給休暇の取得促進という点であります。年5日の時期の指定が必要になってくると。最後の3点目が非正規労働者の方と正規労働者の方の不合理な格差の改善という観点が実はございます。例えば、具体的な例で通勤手当ということで考えたときに、正社員の方には通勤手当が支給されているんですが、非正規労働者の方に対しては通勤手当が支給されていないというような状況があったといたします。それ自体について直ちに問題だということではございません。その違いがあるときに合理的な理由がそこにあるのかということをもまずはご検討いただきたいという内容になってございます。通勤手当ということで考えますと、仕事の違いとかそういったことにはかわらず、通勤という行為の実費に対して支払われるということが想定されるということであれば、そこに何らかの差異が生じるところにどのような合理的な理由があるのかということを確認をしていただいて、そこにもし合理的な理由がないのであれば、その際にその差を埋めていただくように会社の中でちょっとご検討いただくといったような法律の改正があわせて今回されております。こちらは、大企業は2020年4月から、中小企業においては2021年4月1日からというふうな内容になってございます。大変資料がなく失礼いたしました。

#### 【高木座長】

ありがとうございます。いかがですか。

トラック関係の適用の猶予除外は上限規制だけですね。ほかはないですね。（「さようでございます」の声あり）はい。ほかは全部適用されるということですが、何かございませんようでしたら次へ行きたいと思いますが、よろしいでしょうか。これ、いや、年360時間上限と言っているけれども、労使の協約があれば実は720時間、正確に言うと上限は720時間だよね。違うかな、一般的に。そうすると余り違いがないということになるのかもしれない。

【事務局 細貝】

とはいえ、法律の中で、原則として特別な事情がない場合には45、360に抑えると。それ以内に残業はするということが入ったと。

【高木座長】

そう言われるだろうと思います、厚労省は。でも、今までの36協定だって特別の事情を利用して、本当に随分いろんなのがあるから、何かそれだけで説得していくかということ、どうも、僕はなかなか難しいと思いますよ。ちゃんと中身までやらないと。よろしいでしょうか。

◎その他

【高木座長】

4 その他に移りたいと思います。  
事務局からありますか。

【事務局 大久保】

特にございませぬ。

【高木座長】

いいですか。それでは、以上をもちまして、ちょっと急いだところもありますが、全ての議事を終了したということにさせていただきたいと思います。

どうも委員の皆様、ご協力ありがとうございました。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。

◎閉 会

【山形運輸支局 村田】

高木座長、議事の進行、まことにありがとうございました。

最後に、協議会の閉会に当たりまして山形労働局の庭山局長よりご挨拶申し上げます。庭山局長、よろしくお願ひいたします。

【山形労働局 庭山局長】

本日は大変お忙しい中、委員の皆様方にはご出席をいただき、まことにありがとうございました。

来年度以降も引き続き本協議会を継続をし、長時間労働の抑制や取引環境の改善に向けた取り組みを進めることにつきまして、皆様のご了解をいただきました。ありがとうございます。

事務局といたしましては、まずは昨年策定されましたこのガイドライン、それから山形で行いましたパイロット事業の成果につきまして、荷主、運送事業の皆様に対し、幅広く周知をしていくことが大切であるというふうに考えております。事務局にてしっかり対応してまいります。

それから、働き方改革関連法、この施行が迫る中、現在改正法令の周知を継続しているわけでございますけれども、法律の中を見ますと、時間外労働の上限規制、時間外労働に対する割り増し賃金、年次有給休暇の取得義務の制定など、さまざまな規定がございます。それらの規定が正しく守られるためには、やはり改善基準告示の順守、高速道路料金の負担など、コスト面での課題につきまして荷主と運送事業者の皆様の日ごろからの話し合いや現状と課題、その解決に向けた方策について議論を共有していただくことが何といても重要なのかなというふうに考えております。この点も含めまして周知・啓発を進めていきたいと考えております。

今後とも、引き続き長時間労働の抑制や取引環境の改善の両面から、東北運輸局山形運輸支局、山形県トラック協会並びに労働局が協力をして山形県におけるトラック運送業がよりよい方向に向かいますよう、本協議会の議論を踏まえてしっかり取り組んでまいりたいと考えております。

今後とも、よろしく願いをいたします。本日はまことにありがとうございました。

【山形運輸支局 村田】

庭山局長、ありがとうございました。

本日、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。

これにて本日の協議会は終了とさせていただきます。