

第6回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 滋賀県地方協議会
議事録

1. 日時

平成30年3月14日（水）10:00～12:00

2. 場所

ホテルポストンプラザ草津12階 クロケットルーム

3. 出席者名

浜崎 章洋	大阪産業大学経営学部 教授
井門 一美	一般社団法人滋賀経済産業協会 会長（欠席） （北川委員代理）
谷口 孝男	滋賀県商工会議所連合会 専務理事
上西 保	滋賀県商工会連合会 副会長（欠席） （馬場委員代理）
安田 昌生	滋賀県中小企業団体中央会 副会長
浅野 邦彦	滋賀県倉庫協会 会長
生駒 弘信	株式会社アヤハディオ 取締役 管理本部 本部長
安河内 章	キリンビール株式会社滋賀工場 総務広報担当部長（欠席） （北野委員代理）
田中 亨	一般社団法人滋賀県トラック協会 会長
甲斐切 稔	一般社団法人滋賀県トラック協会 副会長
野村 康則	センコー株式会社 常務理事・京滋主管支店長
柿迫 博	日本労働組合総連合会滋賀県連合会 会長（欠席） （藤本委員代理）
矢田 收宏	全日本運輸産業労働組合滋賀県連合会 執行委員長
志賀 英晃	近畿経済産業局 産業部長（欠席） （武田委員代理）
大山 剛二	滋賀労働局長（欠席） （村井委員代理）
坂野 公治	近畿運輸局長（欠席） （栗原委員代理）
吉祥 一美	近畿運輸局 滋賀運輸支局長

4. 開会の挨拶

(近畿運輸局 栗原自動車交通部長)

近畿運輸局 自動車交通部長の栗原でございます。委員の皆様方におかれましては年度末のお忙しい時期に、「第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善 滋賀県地方協議会」にご出席を賜りまして誠に有難うございます。また、平素より国土交通行政に多大なるご理解とご協力を賜りまして、この場をお借り致しまして、厚く御礼を申し上げます。

それでは、協議会の開催にあたりまして一言ご挨拶をさせていただきます。本協議会は平成27年に設置致しまして、今回で6回目の開催となります。昨年6月に開催致しました前回の協議会では、平成28年度に取組みしたパイロット事業の報告と本年度の取組案をお示しし、ご議論いただいたところでございます。本年度の実施結果は、この後パイロット事業のアドバイザーの日本PMIコンサルティング株式会社の小坂氏より報告する予定です。

さて、運送事業における長時間労働の是正に向けて、政府では自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議を昨年6月に立ち上げております。直ちに取組む施策として63施策を取りまとめておりますが、そのうち8割の49項目がトラック事業に関する施策です。これら施策を進めるために各省の来年度予算案にも各種施策が取込んでおりますので、しっかり各省連携して進めて参りたいと思っております。

また、私ども国土交通省におきましては、昨年11月4日に標準貨物自動車運送約款の改正を実施しました。こちらは運賃と料金の定義を定め、料金を適正に別立てで収受できるようする内容となっております。また、新聞等で報道されておりますが、消費者ニーズの多様化や解約、延期手数料の引上げなどの課題に対応するために標準引越運送約款の改正を実施し、こちらは今年の6月1日より施行することになっております。

長時間労働や取引環境を是正するための環境整備は、業界を挙げて取組んでいただく必要がありますが、取組を成功させるには、荷主様のご理解とご協力が不可欠です。課題解決に向けて幅広く関係者間で議論を深め、共通の認識を持っていただく必要がございます。そのためにも委員の皆様方におかれましては、それぞれのお立場から忌憚のないご意見を頂けますようお願い申し上げます。本日もどうぞよろしくお願い致します。

(事務局)

報道機関の皆様におかれましては、カメラ撮りはここまでとなります。

(事務局)

<資料確認>

これからの進行は座長の浜崎教授にお願い致します。浜崎教授、進行をお願いします。

(浜崎座長)

本日はお忙しいなか、協議会にご参加を頂き有難うございます。

昨今、人口減少による労働力不足等々いろいろなことがあり、政府・民間事業者では生産性向上に向けた取組みをしていますが、私個人的には労働力不足はあまり心配しておりません。東京オリンピックが一段落すると建設やサービスに従事している人が余ってきます。最近流行の AI (人工知能) で銀行など金融機関の業務が効率化して、大手銀行の場合、数千人単位で人員削減するケースもあります。一方、我々に関係する流通・物流分野では、コンビニエンスストアやドラッグストアなどで IC タグを導入してレジを無人化するなど、様々な創意工夫、新技術によって労働力不足がある程度解消されていくと考えております。しかし、余った労働力が物流業界に簡単には来てくれない状況にあると思います。物流業界における長時間労働や低賃金を是正しない限り、どんなに人員に余剰状態となっても、この業界には人材が集まりづらいと思います。

そういった中で、今回滋賀県のパイロット事業が首相官邸で安倍首相はじめ政府の他の方々に対して報告されたという非常に喜ばしく名誉なことではないかと思っております。パイロット事業の内容も含めて今回の協議会では、29 年度の報告と来年度いかに進めていくかを協議していきたいと思っております。委員の皆様のご協力、よろしくお願ひします。

それでは、議題 1「平成 29 年度パイロット事業の実施結果報告について」の説明を事務局からお願いします。

議題 1：平成 29 年度パイロット事業の実施結果報告について

事務局説明 (省略)

日本 PMI コンサルティング株式会社 小坂 資料説明 (省略)

(浜崎座長)

有難うございました。納品拠点で待機時間を 68%削減できたということでございます。報告をお聞き頂いた皆様から、最初にご意見や質問をお受けしたいと思っております。まず、田中委員におかれましては先般開催された生産性向上国民運動推進協議会に参加され、報告を聞かれて、いかなる反応だったかなど、ご意見を頂ければと思います。

(田中委員)

生産性向上国民運動推進協議会は 2 月 15 日に開催され、対象となる業種は 10 ありました。昨年 6 月時点では 5 業種でしたが、その後、介護、生活衛生、小売、学習、農業の各分野が追加されました。トラック関係ではトラック協会から全体で 24 名が参加し、全体では 150 名ほどおりました。

トラック運送事業では生産性向上について、全日本トラック協会の取組、滋賀県地方協議会におけるパイロット事業の取組内容について説明がなされました。今、日本 PMI コン

サルティングの小坂氏からも説明ありましたが、全くその通りの内容で、安部総理をはじめ参加者全員に対して資料が配られ、安部総理はサンスターの荒木理事の説明を聞かれました。さらに、対象集団の関係者の「あらた 今井センター長、名鉄運輸の石崎所長、サンスター 工藤氏」と一緒に首相官邸へ行きました。

あらたは卸売業として、多くの納品業者と取引しているため、サンスターに限らず他の納品業者にも横展開する意向がございました。

(浜崎座長)

ご説明有難うございました。47 都道府県のパイロット事業のなかから、滋賀県が全国を代表して報告でき、非常に有難く思っております。

他の委員の皆様からご質問、ご意見ありますでしょうか。実際にあらた江南センターに行かれた安田委員、ご意見などいかがでしょうか。

(安田委員)

田中会長からご説明があったように、今回のパイロット事業は結果が明確に出たという点が大きなポイントです。なかでも、名鉄運輸の取組への努力を高く評価する必要があります。出荷に際して出荷検品を当然やっていますから、空のパレットに積むのか、今載っているパレットに積み合わせるのかという違いも出てきます。従来やっている作業のやり方から変えることによるトラブルがあっても、作業効率性については、大きな変化はなかったと捉えております。

問題点として、パレット枚数が増加することで、積載効率がどのように変わったのかというのがわからないのと、それと積載効率は考える中でも、過積載というのは絶対したらいけないということでパレット 1 枚あたりの重量をどういう形を踏まえ、積載するか具体的なところも聞かせていただけたら有難いと思います。それとこれを展開できるかどうか。今後、どういう形で広げていくのかというのが今後の大きなテーマだと考えています。

(浜崎座長)

有難うございます。ご質問のあった積載効率についていかがでしょうか。

(日本 PMI コンサルティング株式会社 小坂)

積載効率につきましては、パレットの厚みで、縦に重ねる枚数が増加すると、容積が縮小して積載効率が落ちるような思われますが、物量の変動にもよりますが、改善前は大型車 1 台で納品し、改善後も同じ大型車 1 台による納品です。容積部分を見ていきますと、改善前は荷室の上部が 1m くらい空いている状況で積込をして 1 車単位で持って行った。この積載の荷姿からパレットの枚数（厚み）が増加することで、荷物から天井までの距離がこれまで 1m だったのが数十 cm と天井ぎりぎりまで積めるようになったということがあり

ます。ですから、積載効率そのものは、それほど変化はないということです。パレットが増加しても、積載重量への影響は小さいのが実態です。

実際にこうした取組をすると積載効率が落ちるケースが多いのですが、名鉄運輸の努力により、予めシミュレーションを徹底し、輸送効率が落ちることがないように積載する際の工夫もなされました。事前の様々な調整を踏まえ、複数毎のパレットによる積載となっても、輸送効率が落ちず、過積載にもならないような取組がなされたわけです。

最後に横展開のご意見も頂戴しました。横展開は非常に重要なポイントでございます、他の業者が展開する場合、それなりのシステム投資が必要になります。要はデータを受領して、それをプリントアウトし、あるいはシールを出力するための機器が必要になってきます。現在、各納品業者が保有する機器等をそのまま活用できればいいのですが、新規機器の設置、情報システムの新規構築などの課題もあるのが実態です。

今回、首相官邸での発表がきっかけとなり、生産性向上に向けたシステム投資等の補助金等の措置があれば、更に面的な広がりをもって生産性向上の効果を打ち出すことができるだろうと思います。

今回のパイロット事業は、他の納品業者が取組むことで、より高い生産性向上効果が見込めるため、より広く普及していくことが期待されます。

(浜崎座長)

有難うございます。いかがでしょうか。

(安田委員)

翌朝、荷卸するために前夜 21～23 時に入ることもあり、翌朝の荷卸しの順番を取るために前日夜に到着するケースもあります。こうした時間も拘束時間になります。

今回は予約システムの導入は見送りされましたが、予約システム等により荷卸しの順番がきっちりできるようになると拘束時間はさらに短縮できると思います。予約システムの導入を継続的に検討していただくとよいと思います。

(浜崎座長)

有難うございます。横展開し、拘束時間をさらに短縮させるためには、予約システムの導入なども必要だということです。他にご意見ございますか。

(武田委員代理)

今システムの導入の話が出ておりますけれども、経済産業省は 29 年度の補正におきまして、生産性向上のための IT 導入補助金というものを実施する予定でございます。中身といたしましては、1 件 1 件大きなものではございませんけれども、皆様にシステムを入れて頂くことにより生産性を向上していただくということを期待しております。総額は 500 億円

ですが、1件1件の補助金額は小さく設定することで、皆様に広く使って頂けます。

現在はまだ募集が始まっておりません。ベンダーの募集をもうそろそろ始めるところですが、補助金申請はベンダーが全て実施します。システム導入後のフォローもできる補助金ですので、追々ご活用頂ければと思っております。現在の予定では、4月に入ってから募集が始まると思われま

(安田委員)

1件1件の補助金額が小さいとのことですが、具体的にはどの程度の額ですか。

(武田委員)

上限50万です。例えば購入価格が50万ならその2分の1の補助金で25万円となっております。システムを組むのではなく、今制作されている既存システムを購入してそれをカスタマイズして頂くものです。システムを組み上げるとなると、なかなか普及はできないため、既存システムをカスタマイズすることで、皆様に広く使って頂くものです。

経済産業省として期待しておりますのは、総額が大きくございますので、津々浦々の皆様に使って頂くのと、1件1件のシステムを事業者がバラバラに使うのではなく、業界の皆様で同じシステムを入れて業界として大きく取組んで頂くとか、そういうことをして頂ければというふうに期待しているところでございます。

(浜崎座長)

これまではカスタマイズした新しいシステム開発・導入という流れでしたが、パッケージソフトを導入するのであれば、費用も安く、期間も短く、業界全体の業務が標準化できるところまで見据えてということですね。

(武田委員)

もう1つが、ベンダーが補助申請の手続きをするということがポイントになると思います。多くの事業者の皆様に使しやすい補助金制度となっております。

(浜崎座長)

今までIT導入できなかったような中小零細のところも積極的に利活用できるということを踏まえてかと思います。

(浅野委員)

パイロットの事業が報告されて、結果的には効果が出てるということですが、1か月、半年、1年と長いスパンで本当に検証して頂き、実際そうだったのかどうかというのを知りたいです。

(日本 PMI コンサルティング株式会社 小坂)

これについては、今回全国のパイロット事業を見ますと、初めから課題が少ない事例、実証実験のための実証実験で 1 回だけやって終了するケースも他の地域には見受けられません。しかし、今回滋賀県でのケースでは当に地に足のついた改善を狙ったものでございます。また今回限りの取組では全くなく、他の事業者にも横展開できるような優れた事例となっております。

実証実験を開始して、現在既に 1 ヶ月以上経過していますが、効果は継続して出ております。今後、半年、1 年と経過した後の成果についても、充分期待されるところです。

(浜崎座長)

サンスターを中心とした他の日用雑貨メーカーとは、月 2 回等いろいろな会合を開催し、そのなかで業界全体、あるいは日用雑貨メーカー、あるいは流通を全体的に効率化しているという取組をやりやすい環境にあると思います。

今回の取組では、当初名鉄運輸の倉庫側では作業が増加したが、だんだん慣れ、今はほとんど作業負担が増えていないということと、輸送効率も良好で、運賃も上がっていない状況にあり、コストアップにはなっていない。ただし、サンスターだけではなくて、他の日用雑貨メーカーに横展開するためには、やはりそのシステム投資が必要だということでしたけれども、システム投資の部分には経済産業省の補助金があるということで、非常に心強いなと思っております。あくまでも、サンスターとあらただけの取組ではなくて、是非横展開していつてもらいたいということ、どこでやるか、誰がやるか、誰がコストを負担するかということは今後実務上協議しないといけないことはあるかと思っておりますけれども、待機時間が減ったということでは、サプライチェーン全体の流通コストは削減できている、あるいは労働力不足への対応や長時間労働への対応ができていくということで、一現場の改善ではなくて、横展開でき効果を上げていくことが期待されます。

日用雑貨業界あるいは消費材メーカーから卸への物流の改善、あるいは全国展開していきけるような事例が、滋賀県のパイロット事業のなかから成功事例として普及していくことを期待しているため、委員の皆様からご指摘のあった部分は真摯に取組んでいくべきと思っております。

ここで参考となる書籍の紹介をしたいのですが、自衛隊の元最高幹部が教える「経営学では学べない戦略の本質」という本を読んで非常に感銘を受けたのですが、皆様ご承知の通り、我々の携わっている物流とかロジスティクスは元々軍事用語から派生したものです。経営学では学べない戦略の本質が書かれておりますので、経営学者としては耳が痛いのですが、非常に面白い内容でした。ここで皆様にお伝えしたいのは、自衛隊としては戦力を維持するために兵隊を必ず休ませるということ、いつまでも緊張状態の中で長時間おくと、体力や気力、心が折れてパフォーマンスが下がってしまうため、必ず兵隊を休ま

せる必要があります。実際に東日本大震災のときに自衛官の方が救助活動したときも何週間か勤務すると必ず強制的に休ませた。つまり、パフォーマンスを維持するためには必ず休ませる必要性が非常にわかりやすく書いてありますので、そういった意味でもトラックドライバーの方、あるいは物流の倉庫で作業されている方が長時間労働で負担になって疲れていると、物流現場も運送も最高のパフォーマンスが出せないということもあります。是非運送事業の経営者の皆様にも読んでいただきたいと思いますので、ご紹介をさせていただきます。

以上で議題 1 を終えまして、続いて議題 2「平成 30 年度トラック地方協議会での取組について」の説明を事務局からお願いします。

議題 2：平成 30 年度トラック地方協議会での取組について

事務局説明（省略）

（浜崎座長）

有難うございます。運送約款が変更されましたが、実際にどのように業務改善に取り組み、運送会社の経営を改善したかということアンケート調査で調べる趣旨です。

この事務局案についてご意見、アドバイス等ありますでしょうか。

（田中委員）

先月、近畿トラック協会の会合で、北海道の事例が発表されました。この調査をする前の問題として、約款改正に即した対応について、真荷主等に対して徹底できているかどうか、わかっているかどうか、伝えているかどうか、実際アプローチかけているかどうか。北海道の事例では、国土交通省、経済産業省、厚生労働省の 3 省庁プラス公正取引委員会の 4 者連名で真荷主に対して「標準貨物自動車運送約款が改正されました。つきましては、パートナーの運送会社もしくは物流会社からそういった話があったときには、耳を傾けて真摯に聞いてください」ということを初めて取り組みしました。それを近畿でも展開していきましょう、ということになりました。近畿運輸局から経済産業省、厚生労働省と調整をしていただき、公正取引委員会も連名で文書を真荷主に対して発出するという流れです。

北海道の取組が近畿さらには滋賀県においてそのまま通用するかどうかは別にして、行政機関が連名で依頼文書を発出するアプローチは必要だろう。今後の展開に向けて、改正約款を踏まえた対応状況を調査し、その結果をみながでないと、事業者側も具体的な対応ができない実態もあります。

（栗原委員）

田中委員がお話し頂いた内容は近畿運輸局でもよく承知しております。

北海道でそうした取組がなされていると聞いておりますので、現在我々の方で近畿の各

府県の関係省庁の皆様とお話をさせて頂き、今後そうした文書を発出する方向で検討させて頂いております。可能であれば、改正標準約款を踏まえた対応状況に関する実態調査が始まる前に発出したいと思っております。

(浜崎座長)

その場合、北海道と同じように国土交通省、経済産業省、厚生労働省、公正取引委員会の4者連名ですか。

(田中委員)

文書の発出者は行政機関に限定し、トラック協会の名前は一切出さない方が良いということです。北海道もそのような対応のため、近畿でも同様の対応が望まれます。

また、調査を以前実施したことがあります。滋賀では回答者の名前が記載されないケース多い。余計なものに使われる懸念を持ちます。そのため、問題のある真荷主の名前が出てこない。パラパラしか出てこなかったら意味がないのです。次の段階としては、問題のある真荷主の名称を出してもらう努力を近畿チームとしてもやらないといけないと思っております。

(安田委員)

届出の比率は全国で約半分程度のレベルです。これから労働時間が従来のような形ではできない。特例で認められているものもあるが、減らされていくのわかっているが、危機感が無い。いろんな不安がありますが、もっと危機感を持てば変わるはずですよ。

滋賀県 67%、そのうち 326 件という数字ですが、もっと危機感を持って、これから来る大きなハードルを通るために、まずこれからやっつけよう、次何をしよっつけようということを真剣に考える必要があります。

(田中委員)

届出は 67% となっていますが、事業者の意識として「なぜ必要なか」というレベルです。危機感持って取組んでいるのは、1割くらいではないでしょうか。

全国ベースでは、昨年の年末時点で3割ありませんでした。約款が改正されたのが11月で、なんとかしないとイケないということで、やっと現段階で50%クリアするかどうかの水準まで来たところですよ。危機感を持つのは大事なことです。それを6万事業者にまで浸透させることは非常に難しいことです。しかし、少しでもそういう業界になっていかなければいけない。

6万社の中には、売上高が何兆円から何千万までの事業者が分布していますが、改正標準約款は中小企業向けのものです。大手の運送事業者はすぐに運賃等を1割引上げできますが、値上げに応じない荷主等は仕事を4割カットされても構わない。これくらい強気でい

けるのが大手なのです。

(安田委員)

大手の仕事をしている運送会社が結構おられます。そしたらセンコーが身をもって待機時間を減らしていかなければいけません。

(田中委員)

あくまで真荷主の話を進めないと、多重構造の話までしてしまうと、取組が複雑になります。改正標準運送約款に対応するために、真荷主に対して働きかけをしているかどうか重要です。

(野村委員)

私の管轄のお客様でいいますと、全部にやっているわけではないのですが、問題のあるお客様もいらっしゃると思いますので、そこにはこれを持って、「こういうことなのですよ。だから料金を別に頂かないといけないのですよ。」というお話はしています。ただ、コストダウンの提案ではなく、逆にコストアップにつながる話ばかりになるため、理解はできるが、実際はちょっと待ってください、というところがほとんどなのが実態です。

(安田委員)

標準運送約款が改正された理由についても、お話をされていますか。

(野村委員)

我々はずっと前から料金を別立てで収受できるように見直して下さいということを言い続けてきました。ところが、まったく今まで対応してくれない状況でしたが、国としてこういうことをやらないと、貴社の貨物を運ぶことができなくなりますということを理解して頂くしかない。我々が手を引いたら、他にやるところありませんよということも伝えていきます。

(田中委員)

中小零細は真荷主に会ったとしても、明日切られるという危機感を持っているため、何も言えない状態にあります。

(浜崎座長)

事務局からご提案いただいた P.4 の調査内容案が、調査票 C の中小零細は何もしておらず結果的には運送約款の変更が自社には何のメリットもなかった。一方で調査票 A、B には何らかのアクションを起こしたところはいいい結果が出ているというのがアンケート結果に

出てくれば、中小零細もやってみようというような働きかけにはなる可能性はあるのでしょうか。

(田中委員)

通りあえず一段階ずつ前に進んでいかないと、一気に頂上は無理ですから。内堀の中には参入規制や運賃の問題が出てきます。外堀から順次前に進んでいく。頂上を目指していくしかないだろうなということです。

(安田委員)

大手では話を聞いてもらえても、なかなか理解してもらえないという実態です。やはり国に動いてもらわないといけない。

(田中委員)

もう 1 つはパートナーシップです。お客様と日頃からどういうお付き合いしているかということです。意見交換し、運輸業界の動きや国の動き、自社の動きを意見交換しているかどうかです。そうでないと、いざこうなったときに何もならない。

(野村委員)

パイロット事業と一緒に私どもが働きかけるのは、契約相手の発荷主ですが、何かやろうとしたら着荷主と一緒にやらないとうまくいかない。発荷主だけコスト負担させるのかという話になってくるので、そこの連携があれば話が進みやすくなるのかなと思います。

(浜崎座長)

まずは段階を踏んでということで、第 1 ステップとしては、国土交通省、経済産業省、厚生労働省、公正取引委員会の連名で真荷主に対して改正標準約款の内容の周知を図る。

その後、アンケート調査を進めていくわけですが、発荷主だけでなく、着荷主も踏まえてアンケート調査を進めていくというのはいかがでしょう。

(安田委員)

北海道が出したという文書を見せてもらいたい。改正標準約款の変更内容の周知のみではあまり効果性がない。まずはどんな内容で伝えているのでしょうか。

(浜崎座長)

その文書は入手することは可能ですか。

(事務局)

当該文書をお見せすることはできます。近畿運輸局としても北海道の取組事例を参考に検討しています。

調査についても、運送事業者に対して実態調査し、次に荷主に対してもアンケートの展開を考えないといけないと思っております。

(浜崎座長)

実態を把握するために、意義のある取組と思いますので、今頂いたご意見を反映させながら、少し改善を加えて頂いて来年度の協議会の実施する内容については事務局で取り纏め頂くという進め方でよろしいでしょうか。

それでは、議事 3「その他（取引環境・労働時間改善中央協議会の情報提供）」の説明を事務局からお願いします。

議題 3：その他（取引環境・労働時間改善中央協議会の情報提供）

事務局説明（省略）

(浜崎座長)

有難うございます。議題 3 の説明について何かご質問、ご意見等ありますでしょうか。それでは、全体を通してご質問、ご意見等ありますでしょうか。

本日は 29 年度の最終協議会になろうかと思えます。平成 28 年度、29 年度とパイロット事業の取組として協議会でいろいろと議論させて頂き、2 年間、有難うございました。

滋賀県のパイロット事業が首相官邸で安部首相をはじめ政府の重鎮の方々に報告できたというのは非常に喜ばしいことだと思っております。これは単に綺麗な報告書ができて、それを見てもらったということではなく、実際に成果が上がって、それが産業界に何か 1 つの提言ができて、日用雑貨業界の改善事例として横展開できる可能性を秘めているという意味で非常に喜ばしいのではないかと思っております。このように成果が出たというのは、本日ご参列の委員の皆様が熱心に取組んで議論を頂いたお陰かと思っております。また、事務局の皆様、パイロット事業の調査分析、報告書作成にご尽力いただいた日本 PMI コンサルティング株式会社の小坂様、あるいはパイロット事業にご協力頂いたサンスター様、あらた様、名鉄運輸様、ジャパンロジコム様のご協力のご尽力の賜物と思っております。この場をお借りして関係各位に御礼申し上げたいと思っております。どうも有難うございました。

それでは、進行を事務局にお返し致します。

(事務局)

浜崎教授、有難うございました。最後に滋賀労働局 労働基準部長 村井からご挨拶申し上げます。

(滋賀労働局 村井労働基準部長)

閉会にあたりまして、局長の大山に代わり一言ご挨拶申し上げます。

トラック輸送における取引環境や労働時間の改善を目的と致しました本協議会も本日で第6回目を数えるところでございます。本協議会が設置されました平成27年7月を振り返ってみますと、働き方改革という言葉も世の中に十分認知されていない状況でございました。それから、2年半が経ちまして、今では働き方改革という言葉を受けない日がないのではないかと思います。言葉としては非常に定着しているというところではないかと思えます。申し上げるまでもなく、本協議会は関係者が一体となりまして、トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備を図ることを目的としたものでございます。この目的に照らし、今年度のパイロット事業が一区切りを迎え、具体的な取組の事例を取り纏めることができたことは、この働き方改革が言葉だけではなく、実効性あるものとする観点から、非常に重要であったと考えております。座長の浜崎先生をはじめ、各委員の皆様、サンスター株式会社様、あらた株式会社様、名鉄運輸株式会社様など、関係各社の皆様のご尽力に感謝を申し上げたいと思えます。本年度のパイロット事業は一区切りとなりますが、引き続きトラック運送業における長時間労働の抑制は重要な課題であることに変わりはありません。どうぞ来年度以降も引き続き関係各位のご協力を賜ることをお願い申し上げます。閉会の挨拶とさせていただきます。本日は誠に有難うございました。

(事務局)

本日は、貴重なご意見をいただき誠に有難うございました。来年度の滋賀県地方協議会の取組につきましては、事務局の方で調整等させて頂きたいと思えます。また、次回の協議会の開催につきまして、調査の実施の目処が立った段階で開催させて頂きたいと考えております。引き続き何卒よろしくお願い申し上げます。

それでは以上をもちまして、第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善滋賀県地方協議会を閉会します。本日は誠に有難うございました。

以上