

第5回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 福岡県地方協議会 議事録

日 時 平成 29 年 3 月 7 日(火) 13 時 30 分～15 時 30 分

場 所 福岡県トラック総合会館 4 階「402 会議室」

出席者 別紙 委員名簿のとおり

I. 開会

(事務局)

- ・開会の言葉
- ・配布資料（1～4、参考資料）の確認
- ・ワールドカップラグビー記念 特別仕様ナンバープレートの案内

・開会挨拶（辻田福岡労働局長）

労働局の辻田です。年度末の大変お忙しい中、本協議会にご参集いただき、誠にありがとうございます。

昨年は、新聞報道でもご承知の通り、大手広告代理店の新入女性社員の過労死が、長時間労働と併せて社会的に大きな問題になりました。こういった事態を受け、厚生労働省では、後ほどご説明させていただきますが、「過労死等ゼロ緊急対策」といったものを作成し、それに基づき、様々な対策、特に違法な長時間労働を許さない、あるいはメンタルヘルス、パワハラなどの問題に対して真摯に取り組むということになっております。また中央では、現在、安倍総理を議長とする「働き方改革実現会議」で議論が進められており、年度内に実行計画が策定されると考えられております。

このような長時間労働や働き方の是正などを考えていく上では、地域レベルの取り組み、あるいは、具体的な労務管理の改善、改革というものが必要になってくると思っております。そこで、福岡労働局におきましては、昨年 12 月 1 日に、チャレンジふくおか「働き方改革推進会議」を開催させていただきました。今日お集まりの団体の皆様方、福岡県庁、経済産業局、労働局といった、地域の関係者が一堂に会し、働き方改革を具体的に推進するための地域推進プランを新たに策定して、数値目標を設定し、具体的な取り組み内容を決定いたしました。本日の参考資料の中に資料が入っておりますので、ぜひご参照いただければと思っております。

長時間労働の問題は、全般的にこのような形で進んでおります。本協議会でもトラックドライバーの長時間労働が問題ですが、その実態については皆様方、ご承知の通りだと思います。健全な物流、あるいは人材の確保という観点から、これを解決するのは喫緊の課題だと考えております。

昨今の新聞紙上等を拝見しておりますと、大手宅配業者が荷受け量の抑制に向けた労使協議を進める、あるいは未払い残業の調査を全社的に実施することが報道されており、業界の中での働き方の改革、それに伴う様々な業務内容の見直しが進んでいることが伺えます。

本日は、こういった問題を解決する一つの大きな柱となるパイロット事業の取り組みについて、ご報告をいただくことになっております。パイロット事業には、様々な形で皆様にご参加、ご協力をいただき、厚く御礼を申し上げます。このパイロット事業で明らかになった課題や解決策は、今

後中央でとりまとめられるガイドラインに反映され、長時間労働の是正に向けた取り組みが業界全体に広がっていくことが大きく期待されていると思います。

繰り返しになりますが、長時間労働の問題は、企業文化に根ざした問題、あるいは下請け構造、取引環境に根ざした非常に難しい問題だと思いますので、様々な施策を総動員し、皆様方と一体となって取り組んでいかなければならないと思っております。

本協議会では、荷主の皆さん、運送業者の皆さん、経済団体、労働団体、あるいは関係省庁の皆さん方、一堂に会し、この問題に踏み込んだ検討、対策が行われるということで大きな期待を寄せております。ぜひ前向きに、実効ある検討、対策を講じる上で、様々な忌憚のないご意見を賜れば幸いに思います。本日は限られた時間ではございますが、どうぞよろしくお願いいたします。

・開会挨拶（佐々木九州運輸局長）

九州運輸局長の佐々木でございます。小野先生をはじめ、ご出席を賜った皆様には、日頃より九州運輸局の取り組みに多大なるご理解、ご支援を賜り、御礼を申し上げます。

労働局長様からお話がありましたように、最近では、業界紙ではない、一般の報道の番組や一般紙において物流が非常に大きく取り上げられています。貨物課長も「長くこの仕事をやっているが、こういうことは未だかつてなかったのではないか」というくらい、クローズアップされています。また、その課題がいかに深刻かということの証明ではないかと思っております。

トラック事業において、運転手の皆さんの労働環境は、他の産業に比べて長時間労働であり、賃金の問題もあるということ、また、昨今脚光を浴びているネット販売の拡大に伴う業務量の増加は非常に深刻化しており、運転手に非常に負荷がかかっているという状況でございます。今すぐに解決するということではないとは思いますが、関係者が一丸となって解決策を導いていく必要があると考えております。

1月27日に熊本県トラック協会が主催された経営者セミナーに、熊本の日銀の竹内支店長が来られ、九州の労働状況や経済状況を分析していただきました。現在、九州の経済状況は非常に良く、ここ3年は大丈夫だろうとおっしゃっていました。他方、今の労働力不足は非常に深刻であり、業種別に分析されていますが、運輸業において、やはり運転手不足は深刻であると。従って、この3年のうちに、荷主さんをはじめ関係者が答えを見つけないと、その後経済状況が厳しくなると、選択肢が限られるというようなお話でした。この3年の間にしっかり解決に向かって進む必要があると感じました。

この協議会においては、パイロット事業を育て、それを横展開することによって、取引環境や労働時間の改善に繋げていくということですが、様々な課題のうちの1つの対応策として、皆様のお力をお借りしているわけでございます。福岡県のパイロット事業についても、本日ご議論していただき、ご納得していただいて、引き続きさらなるブラッシュアップに繋げていくということだと思っております。

九州運輸局の方では、運輸と観光で九州の利益をつくり、というキャッチフレーズで行政を進めておりますが、行政の1つ目の柱は、公共交通の活性化再生ということで、10年前から取り組み、自治体の方で、バスのあり方、鉄道のあり方を真剣に検討していただけるようになりました。2つ目の柱は観光で、昨年はオールジャパンで訪日外国人が2000万人を超えて2404万人、九州では372万人という数字になっております。さらに数を伸ばすとともに、九州の活力に資するような産

業にと考えております。

私ども九州運輸局としては、もう 1 つの柱として、物流が今後の日本の経済にとって非常に大事だと考えており、1 月に物流効率化政策推進本部を作り、ここにいる自動車交通部長のみならず、鉄道部長、海事振興部長、交通政策部長が一緒になって、縦割りを廃して、モーダルシフトをはじめ効率化を進めていく所存でございます。今日は、荷主様がたくさんいらっしゃいますので、ご意見、情報等、教えていただければ幸いです。

少し脱線して恐縮ですが、2019 年にラグビーのワールドカップが福岡県で開催されます。これに伴い記念のナンバープレートを作っておりますが、今のナンバーを交換できます。営業車は緑の枠がついて 14600 円です。もしファンの方がいらっしゃったら、ぜひご活用いただければと思います。さらに寄付金をいただければ、寄付金は大会会場への輸送力増強ということで、地域への貢献にもつながります。先週、熊本県知事、熊本市長に、「かわせみ やませみ」の出発式でお会いしてお願いし、また、福岡県知事、福岡市長、大分県知事、大分市長にも書面でお願いしております。可能な範囲でよろしく願います。

本題に戻りまして、ドライバー不足の問題がこのままいきますと、一時、物が運べなくなるという NHK の番組がございましたが、これが現実化すれば国民生活に対するダメージは非常に大きいので、ぜひ回避できるように皆様の力をお借りしたいと思っております。本日、真摯なご議論をいただきまして、我々も精一杯取り組んでまいりたいと思っております。

最後に、大変恐縮ですが、運輸局の方で毎月 1 回定例会見をしております、今日たまたま 14 時から会見が入っております。終わり次第、戻ってまいりますので、何卒よろしく願います。

II. 議題

(小野座長)

流通経済大学の小野でございます。よろしくお願いいたします。本日の会議が本年度 2 回目の最終回ということになりました。振り返りますと、この協議会も 2 年です。まだまだ続きますけれども、そろそろ成果を出していくような時期になってきたということです。特に本日は、メインの議題としてパイロット事業の結果のご報告があると思っておりますが、期待しております。

働き方改革では、720 時間、平均 60 時間ということですが、今回の調査と比較すると、まだまだ埋められないような格差があるわけです。実際、適用除外になるかどうかわかりませんので、更なる高いハードルが設けられる可能性もあることを踏まえ、労働時間短縮に真摯に取り組み、有効な対策を今から打っておかないと、大変なことになるということです。先ほどのお話にもありましたが、運べなくなるということ。実際に 2 年前、九州トラック協会で調査研究した長距離輸送のデータで試算してみました。労働時間が 60 時間に限られるとどうなるのかということ、回転がきかなくなるわけです。日本で一番の大消費地である首都圏への輸送が、九州産の工業製品にしても農産品にしても、これまでの 15%は届かなくなる。そうなると、運送事業者だけでなく荷主のほうにも大きな影響を与えるということです。こういったことも議論しながら成果を出していかなければならないと思っております。

それでは、議題に入りたいと思っております。最初の議題、「トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取組」について、事務局より願います。

1. トラック運送業の生産性の向上・労働条件改善に向けた取組について

・事務局より、資料 1 に基づき、トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取組について説明が行われた。

(小野座長)

ありがとうございました。この議題につきまして、ご質問等ありますか。たくさん取り組みがトラック行政において行われているということが分かりました。また何かご質問等あれば、後ほどでも結構ですので、よろしく願いいたします。

それでは、2 つ目の議題に移りたいと思います。福岡県の今年度のパイロット事業についてご報告、よろしく願いします。

(事務局)

平成 28 年度のパイロット事業につきましては、甘木合同運輸(株)様、(株)チクホ様、(有)北野運送様を選定して進めてまいりました。実施結果については、本日ご同席いただいています(株)運輸・物流研究室の田宮様からご説明いただきたいと思います。よろしく願いいたします。

2. 福岡県地方協議会における平成 28 年度パイロット事業について

・(株)運輸・物流研究室 研究員田宮氏 より、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善福岡県地方協議会におけるパイロット事業報告書(概要版)」・「輸送リードタイム確保への取り組み」(公表用)に基づき、パイロット事業実施計画書について説明した。

(小野座長)

ありがとうございました。公表用のデータということで A3 の資料があります。右側のページに一目でわかる合計時間の差が載っていますが、成果が出た運送事業者のデータの比較が織り込まれていると思います。このパイロット事業につきましてのご質問、ご意見はございますか。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

復路も発荷主さんと同じ商品を積んで帰ってくるのですか。発荷主さんから積んで出て、帰るときも発荷主さんから荷物をもらって帰ってくるということですか。

(株)運輸・物流研究室：田宮氏)

すべてがそうだというわけではありませんが、今回の実証実験で採用した運行は、そのようになっています。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

それから、時速 80 キロで計算されていますが、本当に時速 80 キロで、10 時間で運行できているのですか。

(株運輸・物流研究室：田宮氏)

デジタコデータを提供して頂いていますが、80キロ未満で走行しています。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

平均で時速 80 キロいかないと思うのですが。

(株運輸・物流研究室：田宮氏)

平均 80 キロはいきません。あくまでも、距離が 800 キロあるので、時速 80 キロで走れば、10 時間以上要りますね、ということです。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

モーダルシフトが推奨されていますが、私の知識の中では、船も枠がいっぱい、貨車も線路がいっぱいで、我々が申し込んでも枠が取れない状況です。船は造船しないと増えないし、貨車も鉄道優先ですから、果たしてモーダルシフトがスムーズに行くのかどうか、そこが疑問点です。JR は貨物車を減らして、旅客に変更しつつあります。その中で、貨車を増やすことができるのか。船も港がないので造船できない。そういう状況で、モーダルシフト推奨ができるのかどうか、問題点があると思いますが、いかかでしょうか。

(小野座長)

モーダルシフトの今後の方向性ということで、事務局のほうからお願いします。

(事務局：運輸局)

モーダルシフトに関しては、確かに現状として、特にフェリー等につきましては、上りは枠がいっぱいという状況は把握しております。鉄道においては、JR は、旅客会社と貨物会社に分かれておりまして、JR 貨物が担っておりますが、毎年、輸送改善ということで、新しいダイヤの組み替え等も行っており、需要に対して対応していくというところではあります。また、先ほど、物流効率化政策推進本部の資料をご紹介しますけれども、私どもの方でも、そういうご要望やご意見をいただいて、こちらで解決すべきところは解決しますし、制度的な問題があるところは、中央の方にも報告して、改善をお願いするという形になっております。

モーダルシフトは、今日申し込んで明日できるというのは、なかなか難しいところがあります。実際にモーダルシフト化するには、荷主企業、運送事業者、鉄道、フェリー会社なども含めて、今までの成功事例を見ますと、2 年から 3 年、長い場合で 5 年くらいかけて取り組んでいるところもございまして。もっと効率化して、こういう制度等を利用して改善していかなければいけないと考えております。

(小野座長)

さらに九州で言えば、去年の 10 月から大分港—清水港まで RORO 船が出ており、輸送力自体は増えていますね。普通の便と違いますので、相手側の地域で協力していただけるパートナーが必要になってきます。リレー輸送と一緒に相手側の地域の協力業者との関係を精査しなければ、貨物フ

ェリーあるいはリレー輸送もなかなかうまくいかないこともありますので、地道にやっていかなければならないと思います。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

もう1点、よろしいですか。労働時間が非常に問題になってきて、今国の方では、残業時間60時間まで、という動きがあります。我々中小企業では、時間外労働を80時間以内に入れるのも非常に難しい、1か月の拘束時間を293時間の中に入れるのも大変な状態なのに、今度それが60になる。人を採用しようと思っても、人が採用できない。労働分配ができない状態にある中で、労働時間を縮めろという話なのですが、現状をそのままにして、法律だけが前を進んで行って、どうなるのかということです。労働三団体と経済界のトップだけで法律を決めています、我々中小企業が9割以上いるわけです。そういう中で物事を進めて行かれるというのは、現実と比べたときにどうなのかと思います。そこをどのようにお考えなのか、厚労省さんのお考えをお聞きしたいのですが。

(事務局：福岡労働局)

今のお話は、中央のほうで安倍総理をトップとした長時間労働の削減推進本部で検討されている内容についてのご質問だと思いますが、先ほどお話がございました通り、運送事業者につきましては、現在の原則基準が適応していないところが、今後どうなるのかということはまだはっきりと分からない状況です。なお今回、実現計画が出ますと、その後労働政策審議会で審議を行った上で、法律案の改正という形になりますので、その過程の中で各界からのお話をお聞きするという事になると考えております。現在のところ、私どもの方でも、それ以上にお話できる情報がございませんので、ご理解をいただければと思います。

(小野座長)

60時間になると、月間30日の場合、 $171+60+22$ で253時間です。改善基準告示の拘束時間が293時間というそれより40時間多く、改善基準告示自体が違法の状態になりますね。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

総理大臣の一言でどんどん物事が進んで行って、我々は置き去りにされているだけです。しかし、我々は法律を遵守していかなければいけない。経営者としては、非常に大変な状況に置かれているわけです。何か起きた時に、我々はどう責任を取ればいいのか、実際、我々経営者に責任がとれるのかという状況に追い込まれてきています。現実とあまりにも解離しすぎているところに懸念があったので質問しました。

(小野座長)

ありがとうございます。そのほか、パイロット事業について、何かご意見ございますか。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

先ほどのお話の名古屋の運行で、3日間の運行計画でしたが、それを、仮に4日で帰ろうとしたらクリアできるのですか。

(株運輸・物流研究室：田宮氏)

長距離運行の場合には、やはり 1 日目が大変負担です。今回のように、複数箇所での集荷となると、目的地に向けて走り出すまでの時間が非常に長いということになります。そこをクリアすれば回るということで、4 日にしたらどうかというより、3 日間の中のバランスを考えようということになりました。荷下ろしする前に、8 時間の休息時間が取れる。荷下ろしをして次を積み込んで、その積み込みから帰りの荷物を下ろす前に 8 時間の休息時間が取れば、3 日間の運行でも十分回ります。ところが、帰り荷を夜積みして、朝 7 時に下ろしてくれと言われると、どうしても休息時間を取るのが遅くなる。そうすると、今の改善基準告示では難しい。このような場合には、いかに 4 日間の運行にしても、3 日目、2 日目で改善基準告示に当てはまらなくなります。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

今の例だと、発荷主、着荷主、帰り荷の荷主も一緒ですよ。そうすると、ある程度融通がきくと思うのですが、帰り荷の荷主が別の場合は、なかなか融通がきかないと思います。

(株運輸・物流研究室：田宮氏)

それは、おっしゃる通りですね。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

それに、3 日運行を 4 日運行にした場合に、月にすれば、運賃収入が下がるわけです。そうした場合、従業員の給料が減るという形になり、どうするのかという問題も含んでくる。基本的には、運送料金について、ある程度考えていかざるを得ないということになってきますよね。

(株運輸・物流研究室：田宮氏)

現在の人手不足の問題を解消したいのに、働いている方の収入を減らしてしまうと、特に運転手は流動性の高い職種ですので、稼がないと他の会社に行ってしまいます。今の会社で稼いでもらう必要があります。その元になるのは何かと言うと、おっしゃる通り運賃なので、これからある程度、運賃に対する考え方を改めていく必要があるのかなと思います。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

これは、去年の出来事ですが、車を 200 台以上お持ちの福岡県外の会社の話です。福岡にも営業所を持っていましたが、国交省さんから特別監査を受け、遵法しなさいということで、全てを遵法するように運行させたら、福岡営業所がなくなってしまいました。それはなぜかという、運行回数が減って給料が下がったから、違法で走らせてくれる会社にドライバーが移ったということなのです。真面目にやろうとしたら、営業所がなくなった。これが現実です。そこの営業所の所長は仕事をなくし、去年の 12 月いっぱい辞めて別の会社に移りました。車が 1 台も運行できなくなったからです。その所長が嘆いていました。「守れば、会社がなくなる」。それが、今、現実になっていることです。

(小野座長)

ご報告、どうもありがとうございました。荷主側の委員の方から何かありますか。

パイロット事業について、ご報告いただきました。

それでは、次の議題があるので、進めたいと思います。パイロット事業は、今年度と来年度にわたって実施されますが、29年度のパイロット事業につきまして、事務局のほうからご説明をお願いします。

3. 福岡県地方協議会における平成29年度パイロット事業について

- ・事務局より、資料3に基づき、平成29年度パイロット事業について説明が行われた。

(小野座長)

ありがとうございます。発荷主と、元請となる実運送事業者2社による事業です。基本的には荷主の物流子会社ですね。㈱柳川合同さんが発荷主、㈱柳川合同トランスポートさんは福岡にあって、㈱関東柳川合同さんが関東にあるということです。これについて何か確認事項、質問はございますか。

次は4番目の「過労死等ゼロ」緊急対策についてという議題ですが、ご説明をお願いします。

4. 「過労死等ゼロ」緊急対策について

- ・事務局より、資料4に基づき、「過労死等ゼロ」緊急対策について説明が行われた。

(小野座長)

ありがとうございます。資料4-1、4-2、4-3ですね。議題としては終わりなのですが、ほかにも価格交渉ノウハウ・ハンドブック、運送委託者の方へのお知らせという資料があります。ご説明をお願いします。

(事務局：運輸局)

資料説明：価格交渉ノウハウ・ハンドブック

運送委託者の方へ「一方的に低い運賃・料金で運送委託等を行っていませんか？」

(小野座長)

ありがとうございます。これにつきまして、ご質問、ご意見ございますか。

(事務局)

少し補足させて下さい。価格交渉ノウハウ・ハンドブックについては、荷主さん、トラック運送事業者の中でも、元請、下請の関係があると思いますが、下請法や独禁法などの法律をよく理解した上で、お互い共通認識を持って、価格や運賃の契約をしていただきたいという趣旨のものでございます。運賃の中に、附帯業務の料金が含まれていないなどの問題もありますし、運賃・料金の設定にあたって、原価計算をきちんと行い、必要な運賃をお示しした上で、話し合いをして下さいと

いう内容になっております。お互い共通認識をしっかりと持った上で、理解を深め合って話し合いをしていただきたいということでございます。

(小野座長)

ある意味、価格交渉のノウハウを国が作るという点ではすごいことだと思います。また中央の方でも、先ほどご紹介がありましたが、適正運賃料金の収受等についての検討会が既に進んでいます。まさに、原価計算をもとにした運賃というのが業界で重要になってきており、昨年度九州トラック協会全体として原価実態調査を実施しました。

来年度は、この運送原価のデータを使って、もう少し具体的な適正運賃料金の議論を深めていただきたいと思います。よろしく申し上げます。全体を通じて、ご意見等ございますか。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

行政に対しての要望ということになりますが、残業時間の未払いや積載オーバーなどで捕まった時には、運送事業者に対して罰則があります。運送事業者の立場で言うと、これは運送事業者だけの過失ではないと思うのです。根本の荷主に対する荷主勧告制度は、前回お聞きした時は一度も発動されてないということでしたので、そういうものを強く発動していただきたい。

また、労働時間に対しては、本当の原因を突き止めていただきたい。運送事業者だけが罰則を受けることに納得できかねるところがあるわけです。運送事業者が違反して悪いならば、違反させる方の荷主にも罰則を与えていただきたい。両罰規定というものを適用していただきたいという考えがあります。そういうところは、これからどうなるのかと思うのですが。

(小野座長)

基本的には国交省の行政処分は運送事業者に対するもので、荷主勧告制度では改善のおすすめはできるという程度のものです。別に荷主に対しては、物流特殊指定というものがありますので、公正取引委員会がその役割を果たしています。実際にこの数年間のデータを見ても、荷主がこういう条件で運賃を払っていない、あるいは運送できないような条件で委託した場合など、物流特殊指定に違反するとして、措置が講じられるケースがあるということです。したがって、行政全体としては、荷主への罰則もあると考えられます。

(増田運送有限会社：増田委員)

公正取引委員会は入りますが、「こうしたらダメですよ」と言われたら、企業は絶対同じようなことは二度とはしません。ですから、一度入ったら二度と公正取引委員会は入りません。そうすると、荷主企業は個別に運賃下げたらいいのではないかと、ということになります。つまり、新聞などに出ない限り、良くはなりません。

(小野座長)

ホームページでは公表されていますね。荷主と物流事業者がWIN・LOSEにならない関係に、勝ち負けの関係からWIN・WINになってほしいと思います。

その他の議題ということで、事務局からお願いします。

5. その他

(事務局)

本日の協議会の議事録につきましては、事務局より各委員の皆さまへのご確認をいただいた後、第 5 回の議事概要として、九州運輸局のホームページに公表する予定としております。前回までの議事録につきましては、ホームページに掲載しておりますのでご確認いただければと思います。

次回の開催につきましては、次年度になりますが、日程調整につきましては 1 カ月前にご連絡をさせていただきますのでよろしくお願い致します。ご多用かと存じますが、引き続きご参画いただきますようお願いいたします。

Ⅲ. 閉会

(小野座長)

これもちまして、本日の議題はすべて終了となります。ありがとうございました。来年度もよろしくようお願いいたします。

(事務局)

・閉会の言葉

第5回
トラック輸送における取引環境・労働時間改善福岡県地方協議会 出席者名簿
(順不同・敬称略)

| 氏名 | 所属 | 役職 | 備考 |
|--------|--------------------|---------|------------------------------|
| 小野 秀昭 | 流通経済大学物流科学研究所 | 教授 | |
| 中村 仁彦 | 福岡県商工会議所連合会 | 専務理事 | (代理) 商工振興本部長 西岡 潤史 |
| 有馬 紀顕 | 福岡県経営者協会 | 専務理事 | |
| 野々上 幸治 | 福岡県中小企業団体中央会 | 事務局長 | (欠席) |
| 村岡 潤一 | 全国農業協同組合連合会 福岡県本部 | 県本部長 | (代理) 副本部長 畝岡 秀雄 |
| 安武 正文 | TOTO株式会社 | 物流技術部長 | (代理) グループリーダー 濱田 剛 |
| 福田 貴之 | 新日鐵住金株式会社 八幡製鐵所 | 工程業務部長 | (代理) 出荷物流室長 長 誠一郎 |
| 江頭 幸子 | ブリヂストン物流株式会社 西日本支社 | 事業管理課長 | (代理)久留米事業所 所長 菊池 浩二 |
| 眞鍋 博俊 | 公益社団法人 福岡県トラック協会 | 会長 | |
| 三村 彰一 | 筑豊通運株式会社 | 取締役会長 | |
| 増田 康雄 | 増田運送有限会社 | 代表取締役社長 | |
| 渡邊 洋光 | 甘木合同運輸株式会社 | 代表取締役社長 | |
| 河野 清二 | 東西産業運輸有限会社 | 代表取締役社長 | |
| 山田 英樹 | 全日本運輸産業労働組合 福岡県連合会 | 執行委員長 | |
| 西村 芳樹 | 日本労働組合総連合会 福岡県連合会 | 事務局長 | (代理) 組織・政治局長 権藤 英樹 |
| 最上 賢治 | 経済産業省九州経済産業局 | 産業部長 | (代理)産業部流通・サービス課 課長補佐 早田 功 |
| 辻田 博 | 厚生労働省福岡労働局 | 局長 | |
| 佐々木 良 | 国土交通省九州運輸局 | 局長 | |
| 西 正博 | 国土交通省九州運輸局福岡運輸支局 | 支局長 | |