

第3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 28 年 3 月 9 日(水) 13 時 30 分～15 時 30 分

場 所 福岡県トラック総合会館 4階「401 会議室」

出席者 別紙の通り

I. 開会

・開会の言葉(事務局)

(新委員の紹介:九州経済産業局 芳野委員 甘木合同運輸(株) 渡邊委員)

・開会挨拶

(前田福岡労働局長)

福岡労働局長の前田でございます。委員の皆様には、年度末のお忙しい中、第 3 回地方協議会にご参集賜りまして、厚く御礼申し上げます。

この協議会は、昨年8月4日、12月11日に行われ、本日で3回目となりますが、これまでトラック運送事業者からのヒアリング、あるいは荷主の皆様の具体的な取り組み等もご報告いただき、熱心にご討議いただいているところでございます。これまでの委員の皆様のご意見をお聞きしている中で、福岡県におけるトラック運転者をとりまく労働環境についての問題点、課題というものも、少しずつ見えてきたのかなと考えております。

本日は、昨年実施された「トラック輸送の実態調査結果報告」も含めて、ご報告することとしております。県内のトラック運転者の労働実態がより浮き彫りになり、今後の議論の大きな参考になるものと考えています。今後、労働人口が減少する中で、トラック運転者の労働環境改善、女性や若者が就業を希望するというような魅力ある職場となるよう、皆様と引き続き協力して取り組んでまいりたいと考えております。

なお、本協議会のきっかけにもなった労働基準法の改正については、現在、衆議院において継続審議がなされているということでございます。引き続き、早期成立に向けた取り組みを行っていきたいと考えております。

また、「一億総活躍社会」の実現も大きな課題となっております。すべての働く人々の長時間労働の改善、働き方の改革が重要なテーマとなっております。人材確保、生産性向上という観点からも、喫緊の課題と言われております。

先日、スキーツアーバスの事故もありましたが、就業環境、事業環境の整備が重要であると改めて認識していただいたことかと思っております。引き続き、皆様の忌憚のないご意見をいただきながら、議論を進めていきたいと考えております。どうぞ、よろしくお願い申し上げます。

II. 議題

(小野座長)

この協議会も3回目となり、本年度は今回が最後になりますが、最初の想定通り、来年度以降も継続されていきますので、地道な議論をしっかりとやっていきたいと思っております。本日は、議題として「トラック輸送状況の実態調査結果」、「荷主ヒアリング結果概要」、「パイロット事業について」、「地方協議会の今後の進め方について」の4項目がございます。

特に、1番目の「実態調査結果」につきましては、昨年の9月に全国で大きな調査をしました。具体的なドライバーの運行の実態、待ち時間、拘束時間等が明らかになったデータとしては、初めてのものだと思います。重要なデータですので、全国のデータ、そして福岡県のデータと個別に紹介していただくことになっております。その実態を踏まえて、色々な議論を展開していただけたらと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、1つ目の議題「トラック輸送状況の実態調査結果について」の説明をよろしくお願いいたします。

1. トラック輸送状況の実態調査結果について

- ・株式会社日通総合研究所経済研究部担当部長・主任研究員大島弘明氏より、資料1～4に基づき、トラック輸送状況の実態調査の結果について説明した。

(小野座長)

精密なデータを取っていただけていますが、福岡県の概要版の4ページにありますように、手待ちの時間がある運行、手待ちの時間がない運行とのちょうど間に、13時間という原則があります。今までの概念にとらわれずに手待ち時間を減らすことができれば、原則の13時間以内になる。あるいは荷役の時間も減らせばさらに容易になる。協議会でも、手待ち時間や荷役時間の効率化に焦点をあてて議論を進めていますが、データに裏付けられている、間違っていないと感じました。

さらに、全体版で地域別のデータの紹介がありましたが、九州の特徴として、輸送の拘束時間が長いということで、地の利の悪いところがありますので、より一層の努力をしなければ、全国一律のハードルをクリアできないと改めて思いました。

これにつきまして、質問、ご意見、よろしくお願いいたします。

(東西産業運輸有限会社:河野委員)

福岡も労働時間など、全国と変わらない結果になっていると思いますが、この実態を我々は踏まえて対策を行わなければ、ドライバーの確保が非常に難しいと思います。手待ち時間、荷待ち時間を短縮するためには、どのようなことを我々が具体的にやっていけばいいのか、対策についてアドバイスをいただけたらと思います。

(大島氏)

我々は、実態を明らかにする調査と並行して、1回目の協議会でお示しいただいた、手待ち時間短縮の事例のベースとなる、厚労省のトラック運転者労働状況改善事業を担当させていただいております。現場の改善のお手伝いもさせていただいておりますので、その経験を踏ま

えて、少しお話をさせていただきます。

現場として、全体的にこれだけ手待ちが出ているのだということが、今回、調査の中で明らかになりました。なぜ、この調査をやったかと言うと、これまでそれが分からなかったからです。これは各現場で全然違います。改善事業で、各現場に我々がアドバイザーとして入らせていただいて、「手待ち時間はどのくらいですか」と聞くと、「2時間ぐらいいかな」という話が出てくる。要は、正確な数字が捉えられていない。荷役時間についても然りです。

ドライバーの労働管理をきちんとしないといけないので、拘束時間等は把握していたとしても、その内訳がきちんと把握されていない。これらが、拘束時間を長くする要因であるならば、「この時間がどうなっているのか」を、まず運送事業者がきちんと正確に把握して、実態を荷主にきちんと話をする。そこが改善のスタートです。まず共有していただく必要があるのではないかと思います。

荷主側の現場に入らせていただいて、我々が何度も経験しているのは、荷主側が、改善基準というルールがあることを知らないということです。手待ち時間が発生しているということも、現場の担当者は分かっているかもしれませんが、数字では分かっていない。改善を依頼する場合、現場の担当者に一存できることではないので、上司、場合によっては経営者の方まで上げていただかないといけません。その時、ベースになる数字がないと、荷主の中で話をしてもらえません。この数字を取るということが、1つの改善の出発点になるのではないかと思います。これは、現場ごとにやっていくしかないと思っています。

荷主の中には、きちんと把握をしていただいて、既に手を打っている現場もたくさんありますが、往々にして、お互いの理解にはなっていない。正確な数字になっていないということがあるのではないかと思います。手待ちが、「1週間のうちに平均してこれだけ、長い日にこれだけ、短い日にこれだけ」という実態が出てきたら、それをどう改善するかについては、荷主と運送事業者で話し合いをしていただくと問題解決できるのではないかと考えています。この取り組みは運送事業者の努力だけでは解決できません。荷主のご協力がなければ、解決できないと思っています。話し合う場を作り、具体的に数字を示した上で、共通認識のもとに、協力して改善していただくことが大切ではないかと思います。

具体的に、どのように対応するのかということについて、よくあるのは、出荷体制で人手が足りず、ずっと待たされたというケースや出荷の順番待ち。これらはコストの問題が出てくるので一概には言えませんが、現場でフォークリフトの担当者を増やし、遠いところから順番にやる。あるいは、「みんな一斉に8時に来てください」、「夕方積み込むので、一斉に5時に来てください」という場合。積み込みをするためには時間がかかるので、卸先で、8時、8時半、9時、9時半という順番さえ決めてもらえれば、もう少しコントロールしやすくなる。このようなことができていない現場がまだまだあります。

夕方、翌日の積み込みが集中してしまうので、一部は朝積みに変えたというケースもあります。また、中継輸送を取り入れたり、フェリー、鉄道を利用したり。場合によっては、トラックのドアツードアのメリットを活かすならばツーマン運行をする。ただ、当然これはコストの問題も出てきます。ドライバーの労働条件を改善していかないと、新たなドライバーのなり手がいないということになってきます。

現場によって様々なので、そういうところを1つひとつつぶしていくしかないのではないかと。今、簡単に挙げさせていただいたようなことが、ベースになるのではないかと考えています。

(東西産業運輸有限会社:河野委員)

私どもの実態ですが、1年ほど前に始めたのですが、3台ほど路線の集配の仕事をいただきました。当初は1日11時間位という約束で仕事をしていましたが、路線の事業者さんが人手不足で仕事が増えていき、時間が延びてきました。数ヶ月に1回、繁忙期には293時間に入らない人が出てきた。1年分、そのデータをまとめて交渉に行ったのですが、結局、荷主を何件も回るの、荷物を断るわけにはいかないということで、やはり時間がかかる。そこで先日、対応策ということで「土曜日を休ませていただくことができるか?」と言いました。交渉の結果、了承されたのですが、その分我々の収入が減ることになりました。

当初、月曜日から一定の時間働くということで月間の運賃を決めていたので、休まないとその分計算が合わない。運賃単価のことを言うと、答えは一切NOなのです。どうしても時間を短縮しないといけないので、交渉してそうしましたが、今度は運賃交渉が難しく、行き詰まっています。

(大島氏)

非常に難しい問題だと思います。運賃についてはwin-winの関係が望ましいですが、運送事業者の側から、運賃が上がれば色々やりやすいという話が出てくるので、我々は各立場に対してアドバイスをさせていただいています。

荷主には、「荷主として、運賃についてこういう協力をしていただけませんか」という話をしたり、「高速道路料金を負担してもらえたら」という運送業者の話を受けて、提案したりすることもよくあります。

一方、運送事業者に対しては、例えば、運行管理でいい加減なところがあるので、そういうところを指導させていただく。ドライバーが早く行きたいから、早く出してほしい。そうすると13時間、15時間経ってしまう。そこを、ある程度改善基準を守れる範囲の中でやるように、という指導をドライバーに対してきちんとやって下さいと、指導させていただきました。

運賃については、我々も指摘はできますが調整まではできず、今のところは、運送業者側が厳しい状況です。

しかし、いくつかの例においては、荷主側、元請も含めて、きちんと自分たちのところで満足していくものを払っていないと、仕事してもらえない。自分たちのものを運んでももらえないという感覚が出てきている現場もあるので、今までに比べると、きちんと運賃を払ってこういう動きが出てきています。

我々がお手伝いをした事業者さんで、それまで、高速道路料金をお互いに曖昧にしていたが、必要なところを明確にして、荷主が負担するという事になったケースがあります。これは、荷主から運送事業者に対して、コンプライアンスをしてもらわないと困るという視点と、運んでもらえなくなると困るという視点。この2点から出てきた動きです。運賃の面についても、粘り強く自信を持ってやっていただいて、少しずつ成果が出てきている実態もあるのかなと感じていま

す。

(甘木合同運輸株式会社: 渡邊委員)

先ほど、大島部長から改善基準告示の内容を知らない荷主が多いというお話がありました。また、2019年の4月から労働基準法の改正が実施されますが、我々としては非常に大きい問題で、月に60時間以下の残業というのは、運送事業者では考えられないことです。この辺りのことを荷主にご理解いただきたい。ぜひ、行政の方をお願いしたいのですが、荷主も含めて研究会等をやっていただいて、荷主にご理解いただけるような場所を作っていただければと思います。よろしくお願ひしたいと思います。

(事務局: 福岡労働局)

先ほど、局長からご説明しましたとおり、改正労働基準法につきましては、衆議院で継続審議ということになっておりますが、成立ということになれば、当然、運送事業者以外の方々にも広く適用する改正が含まれております。この内容につきましては、当然のことながら、周知に万全を期してまいりたい。労働局、労働基準監督署、それぞれ全力で周知に努めてまいりたいと思っております。その中で特に、今のご要望は荷主企業への周知と考えております。荷主であるなしに関わらず、私どものほうから、すべての事業者に対して説明をまいりますし、今お話があったような点についても、ご説明の中で検討していきたいと考えております。

(筑豊通運株式会社: 三村委員)

このアンケートは良く出来ていると思いますが、対象である事業者の規模は、車両の数が30台~40台ということで、ある程度中堅の事業者です。実際、色々な現場の人と話をすると、20台以下、10台以下という規模の事業者が多い状況です。このアンケートの結果を、10台、20台以下の事業者の実態と比べた場合、果たしてどうなのかと思います。それを踏まえて考えると、もう少し厳しい結果が出てくるのではないかと思います。

先日、軽井沢のバスの事故が起きましたが、対応は行政の後追いですね。大きな事故があれば、それに対応せざるを得ないということで、色々な規制を強めてくる。「安心と安全」と「規制の緩和」は、相容れないものがあるいつも思っています。衣食足りて礼節を知る、と言いますが、人間はある程度余裕がないと、安心や安全は考えられないわけです。今後、その辺を行政がどのように担保していくかを考える必要性が出てくるのではないかと思います。

荷主についても、10台、20台という規模の運送事業者と取り引きしているような荷主は、このような場にはなかなか出て来られません。労働時間を意識していない荷主が多いと思います。そういう状況も含めたところでの研修や対応を行政にお願いしたい。特に、荷主サイドに対しては、国交省の対応ではきつところもあると思うので、経済産業省や厚生労働省あたりからの対応を、ぜひともお願いしたいという思いがあります。

(小野座長)

いくつかの内容があったと思います。1つは、会社の数でいけば10両以上の規模が半数近く

になるのですが、回答している企業は、平均すると 34 台ということで、中堅の企業が多いということになる。これは仕方ないことだと思います。ただ、例えば 300 両の会社が 1 台回答、10 両の会社が 1 台回答すれば、会社の数としてはどちらも 1 と数えてもドライバーの数は大きく違うことを考えると、福岡県で走っている車のドライバーの捕捉率について、中堅以上のところが回答してくれるほうが、ある意味、全体を代表しやすいのかなと感じられます。ただ、これは調査の結果であり、もう少し厳しい状況があるかもしれないということを、念頭におく必要があるかと思います。

もう1つは、規制の問題です。特に 90 年以降、安全と環境については、規制が強化されています。一方で経済的な規制は緩和されているので、一概に規制が緩和された、強化されたということではなく、内容によっては使い分けていくとよいだろうと思います。特に物流二法については、規制緩和されたことが良かったのかどうかとも振り返りながら、問題点等が検討されていますので、これについては、トラック産業の明日、5年後、10 年後を見つめて、行政、有識者、実務家が一緒になって考えていかなければならないと思います。

事務局から何かありますか。

(事務局:九州運輸局)

90 年以降、かなり安全規制を厳しくしています。参入規制は緩める代わりに、参入後の安全規制を強化しています。改善基準告示に関しても、確実に守っていただくようお願いしているところです。実施面に関しても、我々も対応するべきことについては、対応しながら進めていきたいと思っています。

4 年前に高速ツアーバスの事故がありました。それを受けて、国交省では 2 年計画の新しいプランを立て、いかにしてバスの安全性を高めるかということを議論してきたところです。その最中に、先日のスキーバスの事故が起き、国土交通省では事故を踏まえた議論をしているところです。

高速ツアーバスの時は、旅行業者がバスを傭車して、あたかも高速バスと同じような運行をしていたが、安全な運転が保たれませんでした。その結果として、そういう形態は擬似的なものであったことから、それを禁止にしました。今では、バスの運行は、必ずバス会社が行うということになっています。

今回のスキーバスの事故は、一般的なツアーで、旅行業者がバスを借りて人を運ぶという形態でした。今回、規制がうまくいかなかったのは、旅行業者とバス会社の上下関係の問題です。

実は、トラックの問題は、ここにあります。荷物を誰に運んでもらったという感覚がなく運ばれている。荷主も、誰が運んでいるという感覚がない。つまり、バスならば旅行業者とバス事業者は、基本的に一体に判断され、その結果、バス事業者、観光事業者の両方に厳しい目が向けられる。ところが、トラックの場合、仮に事故が起きたとしても、荷主が誰かということは誰も追求しないわけです。ここが非常に問題です。

今回、荷主の方に出席いただいておりますが、理解していただきたいのは、物を運ぶことには荷主も責任を有しているということです。社会的な問題を引き起こさないということも、十分、荷

主の責任の1つになるわけです。荷主の方には、安全で安心して運べるトラック運送事業者を使って荷物を運ぶという意識を持っていただきたいと思っています。

2. 荷主ヒアリングの結果概要について

- ・事務局より、第2回協議会にて紹介された3つの改善事例に加え、資料5に基づき、農産品輸送における取組事例を説明した。

(小野座長)

これにつきましては、様々なしくみを改善して、トラック事業者側にメリットがあったわけですが、逆に荷主側にもコスト面だけでなく必ずメリットはあります。決して、荷主とトラック運送事業者、どちらかが何か改善をすると、トレードオフになるわけではない、一方だけいいということではないという、1つの好事事例だろうと思います。

これに関して、特に荷主さんからご意見、ご質問等あれば、よろしく申し上げます。特にないようでしたら、最後にまたご質問いただければと思います。

3. パイロット事業について

- ・事務局よりも、参考資料及び資料6に基づき、長時間労働の抑制に向けたロードマップ、パイロット事業の目的と内容、2つの実施方法について説明した。
- ・続いて、福岡労働局より、資料7に基づき、パイロット事業の2つの実施方法のうちのひとつ、「トラック運転者労働条件改善事業(厚生労働省)」について説明した。

(小野座長)

パイロット事業、一部は厚生労働省の中で、既に実施されているということですが、全国を通じて、この協議会の中では、来年度、28年度からのスタートということになります。各県ごとに、基本的に1件、多くて2件ということですが、荷主と物流事業者、発着荷主、元請け、下請け等、関係の方々と一緒に取り組めます。コンサルティングとありますが、客観的に見て、期間的にも費用的にもそれほど大きくはないので、目鼻をつける、「大体このようにやると、こういう効果があっという形が明瞭になればいいのかなと思います。そして協議会で情報を共有し、さらに協議会だけではなく、他の地域の協議会にも、広げていく。いいものはどんどん使っていく方がいいので、全国的にもパイロット事業のよい実施例があれば、わが社に合うと思えば、積極的に参考にして取り組んでいただくという趣旨だろうと思います。

これについて、荷主の方、あるいは運送事業者の方、ご意見等よろしく申し上げます。

(全国農業協同組合連合会福岡県本部:青木氏・代理)

質問です。第2回の協議会の時にご紹介したと思いますが、九州7県と全農の本所と、日通、子会社の全農物流で、新しい青果物の産地中継やモーダルシフトを検討させていただいているのですが、1県1事例ではなく、一緒にやっています。そういったものはパイロット事業の対

象になるのかどうか、おうかがいします。

(事務局:九州運輸局)

今のところ、発荷主と着荷主が県をまたがることについては、パイロット事業の対象で良いということになっています。しかし、広域的な連携の施策についてどうかということについては、まだはっきりと議論したことはございません。せっかく九州各県で同じような取り組みをやるわけですから、ぜひ実現させていきたいと思っています。そういった観点で、是非パイロット事業に参加していただいて、進めさせていただきたいと思います。具体的な内容を相談しながら進めさせていただきたいので、是非、よろしくお願いします。

(小野座長)

今日の荷主のメンバーには、大手企業もいらっしゃいます。日頃から、様々な物流のコストダウン、あるいは労働時間に関する改善等、やっていらっしゃると思いますが、その観点から何かございませんか。

(TOTO株式会社:中村氏・代理)

TOTOの物流は、今までは、基本的に事業部が作った製品を配送するだけだったのですが、去年頃から、物流事業者が各メーカーから備品を調達するようになりました。例えば、関東から九州の我々の工場に持ってくる。実は色々なメーカーが配送しています。この辺に物流が少し絡んで、関東であれば、関東の輸送業者を探しながら、色々なメーカーから集品して、あるターミナルに持ち込んで、そこから長距離で九州の業者に持っていく。そして九州の業者から配送していく。このような配送の取り組みを去年から始めています。まだ関東のほうでやっているところです。

こういう形で、配送も区切り、運賃も分割することによって、労働時間の問題も削減できているのではないかと考えています。わが社では今このような取り組みを行っています。

(小野座長)

他にありますか。先ほどの、県をまたがる長距離輸送を中心とした九州のケースについては、荷主の所在地なのか、トラック運送事業者の所在地なのかということもあるかと思しますので、ぜひ、行政の方で一度ご検討ください。

4. 地方協議会の今後の進め方について

- ・事務局より、資料8に基づき、パイロット事業の選定状況、今後のスケジュールなどについて説明した。

(小野座長)

これについては4月ということなので、まだ多少、選定の時間がありますが、福岡と長崎については候補として挙がっているということでした。まだ決定はしていないということなので、荷主

の方で、これからでもアイデアがあれば、事務局のほうに連絡していただければ、候補として可能性があるということですね。何か、ご意見、ご質問等ありますか。

九州全体として重複は避けたいとおっしゃっていましたが、この場では福岡県の中で考えて、色々なアイデアを出せばいいのだらうと思います。九州の特徴というものもありますし、特に福岡の場合は、大手メーカーも中小メーカーもあるという、両面を持っています。長距離の農産物輸送もあり、格好の事例がたくさんあるのだらうと思います。

(全日本運輸産業労働組合：西田委員)

このパイロット事業で、福岡と長崎に候補がいらっしゃるということですが、選定に向けてかなり大変なのではないかと思います。この地方協議会の趣旨をぜひご理解いただいて、協議会としてしっかり選定していく。荷主、事業者にも、まずは、テーブルに出てきてもらおう。事務局は大変かと思いますが、そこを要望していきたいと思っています。「なぜうちの会社に？」という話になることもあるかと思いますが、名前を出す、出さないもあるかもしれませんが、ぜひ選定をきっちりしていただきたいということをお願ひしたいと思います。

(東西産業運輸有限会社：河野)

パイロット事業で選定をされていると聞いて、私は3社ほど「一緒にやりませんか」ということで、お客を回りました。政府の事業としてやるということに二の足を踏んで、「おたくの会社うちだけならやる」、「協議会の中でなければ、やりましょう」という話ばかりでした。お客が、この場に出てきてくれそうにない。私なりに製造・メーカーや大手の中間メーカーさんなど、回ってお願いに行ったのですが、受けていただけませんでした。まだ4件ほど検討中ということですが、なかなか荷主は出てこないのではないかと、実態を知られたくないということがあるのかなと思います。

(小野座長)

会議体として協議会を作り、その中で荷主とトラック運送事業者、コンサルタントが一体となってやっていきますが、その結果、匿名になるかもしれませんが、情報は披露していただきます。しかし、協議会に、荷主に来ていただいて、「私の会社は、このように悪いところがあって、このように改善しました」ということを発表していただくことは基本的にありません。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

政府が進めている事業の中で、荷主、アドバイザーが入って協議をして、正式に議事録として残っていくことが嫌だとおっしゃる。最終的に政府が取りまとめるから嫌だという話です。私が回った3社とも同じことをおっしゃいました。

(小野座長)

既に、荷主、トラック運送事業者、コンサルタント3者による改善事業は、24年度からスタート

しているということですが、障害になっていることについて「それは、問題にはならない」という経験的なものがあれば、コンサルタントをされている大島さんのほうからご披露いただけたらと思います。実際、具体的な問題となるようなデータがすべて行政に出て行くわけではない、ということがあれば、お話しいただきたいと思います。

(大島氏)

今年までの4年間分のトラック労働条件改善事業は、私のほうで担当させていただいていますが、来年度以降はまだ分かりません。

まず、グループの選定は労働局の方で、しかるべき荷主に声をかけて、選定をしていくという状況になります。その時に、色々なメリットについて話をさせていただいていると思います。また、色々な条件をつけて話を進めていっております。事例集には実名が出ていますが、基本的には、名前出していかどうかをきちんとご相談した上で、出させていただいています。それ以外に、毎年報告書を厚生労働省に出していますが、すべて匿名となっています。

例えば改善基準が守られていない実態があっても、それをいちいち当局に報告することはしません。途中で監査が来ても困るので、そこは信義則ということで、お約束の中で進めています。

小野先生がおっしゃったように、今までは、途中で経過を報告するということはやってきませんでした。ただ、次年度以降、協議会の中で実施されるパイロット事業という位置付けになりますと、匿名ということになると思いますが、報告していくことは必要になってくるだろうと思います。その部分をご承認いただくことについては、荷主も二の足を踏むということはあるかもしれませんが。

基本は匿名です。荷主も、運送事業者も名前は出していません。あくまで、事例集ではA社、B社では説得力がないので、了解のもとに名前を掲載させていただいています。事業を実施している間は匿名で、事例集を作る際に、名前も含めて事例を出すことにご了解をいただくということです。当然、断られたところもありました。基本的に、情報漏えいは絶対にしない、個別名称は出さないということでこれまで取り組んできました。おそらく次年度以降も、この方向で進められることになるだろうと思います。

(東西産業運輸有限会社:河野)

普段、お客さんとは、問題点の改善について話をしています。お客さんからは、それでは不足なのか、足りないのかと言われる。

(大島氏)

我々が4年間携わった中で感じたのは、今のお話のように、運送事業者さんと荷主が常に話をしていて、言いたいことが言える、問題点について話しているならばいいのですが、往々にして言いたいことが言えていない現場も多く、第三者が入ることで話がしやすくなるということです。

事業者訪問ということで、個別に運送事業者にお話を聞きに行くと、「実は・・・」という話が出

てきます。しかし荷主は、その辺を知らない。そこで第3者である我々が間に入って、その情報をきちんと整理して、我々から報告をさせていただく。あるいは、既に色々な取り組みをしている積極的な荷主であっても、第3者が入って、第3者も「こう言っている」ということになると、社内での改善がより進めやすくなる。そういうメリットもありますし、無料でコンサルティングを受けられるメリットもあります。

事業者側から荷主に声をかけていただく時に、このように様々なメリットがあるという話をさせていただくといいのではないかと思います。

(事務局:福岡労働局)

トラック運転者労働条件改善事業につきましては、当局においても、すでに取り組みを実施しております。事業者の方にご説明する際、事例集を見せてご説明をしておりますが、これに必ず掲載しなければならない、外部に公表しなければならないということは一切ないということで、ご案内をさせていただいております。今回はパイロット事業ということですので、この事業での取り組みの結果については、皆様方と情報を共有させていただく。その中で企業名、個別の事業所名については、匿名でも差し支えないということです。私たちが運送事業者、荷主の方々へ説明する際には、そのようなスタンスで臨みたいと考えております。よろしく願います。

(小野座長)

パイロット事業の候補につきましては、これからの検討ということになりますが、事務局と私のほうで決めさせていただいてよろしいでしょうか。

～異議なく承認～

「その他」について、事務局のほうから何かありますか。

(事務局:福岡運輸支局)

事務局でございます。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照会のうえ、九州運輸局のホームページに公表したいと考えております。

次の協議会の開催は、パイロット事業集団の決定後となります。日程については、追ってご連絡させていただきますので、委員の皆様におかれましては、ご参加をどうぞよろしくお願いいたします。

Ⅲ. 閉会

(竹田九州運輸局長)

九州運輸局長の竹田でございます。今日は午後の1時半から2時間弱、このように熱心にご議論いただきまして、本当にありがとうございます。今日は第3回目ですが、九州産業局からもご参加いただき、また、甘木合同運輸(株)から渡邊社長もご参加いただき、ありがとうございます。

秋に調査した実態調査アンケートでは、実態を踏まえたご議論が出まして、とても参考になり

ました。パイロット事業をやっていくということになりましたが、ぜひ、実態なども見ながら、選定をさせていただきたいと思う次第でございます。

先ほど、事務局のほうから説明しましたが、来年も3回の協議会を予定しておりまして、主にパイロット事業の実施に向けて、議論を重ねていきたいと思っております。大島さんのお話等を聞いて思ったのですが、この協議会では4年かけて、事例を実施し、ガイドラインを作り、それを周知していくという大掛かりなスキームになっております。ここで結論が出るのかというと、そうではなく、ガイドラインができたなら、それを周知して現場ごとに話し合いをして、初めて変わっていくのだろうと思います。議論は進めていきますが、並行して、できることから1つ1つ現場で解決していただきたいという思いです。

事務局から、前回3事例、また荷主さまのほうから色々な改善事例をご紹介いただきました。「これは使える」というものがあれば、ぜひ、みなさんのほうで並行して使っていただきながら、解決をしていただきたいと思っております4年間かけてやればよいということではなく、一步一步進めていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。本日はありがとうございました。