

第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善

熊本県地方協議会

平成29年8月9日（水）

1. 開会

【事務局】 定刻になりましたので、ただいまより第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善熊本県地方協議会を開催いたします。

皆様方におかれましては、ご多忙の中、そして本日はお足元の悪い中、お集まりいただき、まことにありがとうございます。申しおくれましたが、私は事務局を担当しております熊本運輸支局の荒井と申します。後ほど坂本座長に議事の進行を交代するまでの間、進行役を務めさせていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

申しわけございませんが、これから先は着座にてご説明させていただきます。

まずは、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。まず議事次第、1枚紙です。それから委員名簿、これも1枚紙です。出席者名簿、そして配席図です。そして資料としまして、資料1、第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会の概要、続きまして資料2-1、トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会におけるパイロット事業平成29年度の実施計画、続きまして資料2-2、関連法規制の概要、それから資料3-1、働き方改革実行計画、それから資料3-2、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の開催について、それから資料4、農林水産省の支援事業、それから参考資料1としまして、平成28年度パイロット事業概要版【九州管内】、それから参考資料2としまして、平成29年度パイロット事業実施計画【九州管内】、それから参考資料3としまして、「働き方改革実行計画」について、あとは最後に参考として2枚、荷待ち時間記録義務付けのパフレットと、職場意識改善助成金のご案内をつけております。資料は以上でございます。不足はございませんでしょうか。議事の途中でお気づきになられましたら、遠慮なく事務局にお申しつけください。

また、本協議会は、議事録作成のためICレコーダーにより録音しております。何とぞご了承ください。

続きまして、本日の出席者でございますが、本来はお一人ずつご紹介すべきところですが、時間の都合もございますので、大変恐縮ではございますが、今年度人事異動等によりおかわりになりました委員の皆様についてのみご紹介させていただき、そのほかの委員

の皆様については、お手元にお配りしております委員名簿及び出席者名簿によりご紹介にかえさせていただきますので、ご了承ください。

それでは、ご紹介をします。

九州運輸局長、加賀至でございます。

【加賀九州運輸局長】 よろしく申し上げます。

【事務局】 続きまして、熊本運輸支局長、村上眞也でございます。

【村上熊本運輸支局長】 村上でございます。よろしく申し上げます。

【事務局】 続きまして、熊本県農業協同組合中央会の山本浩二様です。本日は所用により欠席となっております。

続きまして、本田技研工業株式会社熊本製作所の中谷俊彦様です。本日は所用により、代理人として松永龍二様が出席をされております。

また本日はオブザーバーのご出席をいただいておりますので、ご紹介いたします。

本協議会のパイロット事業の事務局になられます株式会社運輸・物流研究室主席研究員、流通経済大学物流科学研究所教授、小野秀昭様でございます。

【小野教授】 小野と申します。よろしくご願いいいたします。

【事務局】 小野様には、本日、パイロット事業の実施計画のご説明をいただきます。

続きまして、九州農政局経営・事業支援部食品企業課流通・企業係長、田上照之様です。田上様には、本日、農林水産省の補助制度等についてご紹介をいただきます。

紹介は以上になります。

2. 挨拶

【事務局】 それでは、本協議会の開催に当たりまして、九州運輸局長、加賀至よりご挨拶を申し上げます。

【加賀九州運輸局長】 本日は皆様、ご多忙の中、本協議会にお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

私ごとでございますが、7月の異動によりまして九州運輸局に異動してまいりました加賀と申します。どうぞよろしくご願いいいたします。

さて、ここ熊本では、昨年、これまでに経験したことのない大規模な地震災害が起きて、本日お見えの方々におかれましても、さまざまご苦勞をなさっておられると思います。また、復興に取り組む過程でご活躍になられていると考えております。どうぞよろしくお

願いいたします。

その震災の直後、あるいは先般の九州北部豪雨のときに、トラック業界の方々が荷主の方と連携をとられ、ご協力をされ、緊急物資の輸送で大いに活躍をされ、また、復興の過程におかれましても活躍をされている、県民の皆様と一丸となって活動され、尽力されていることにつきまして、改めて敬意を表させていただきたいと思います。

このようにトラック輸送というのは、今さら申し上げるまでもございませんけれども、日本経済、生活を支える極めて重要な役割を担う、いわゆる動脈を流れる血液のような存在であろうかと思えます。トラック業界、私は以前、担当していたことがございます。平成24年から2年間、担当課長をしておりました。当時より、長時間労働の問題、それからドライバー不足の問題といった大きな課題を抱えており、トラック業界の事業をどのように効率的にしていくのか、あるいは、生産性をどういうふうに向き上げていくかということが大きなテーマであったと記憶をしておりますが、その問題というのは今なお一層の厳しさを持って引き続いていると考えております。

ご案内のとおり、本年3月には働き方改革の一環といたしまして、トラック運送事業に係る時間外労働の上限規制の適用除外が見直されることが政府レベルで決定をいたし、法制化が目指されているところでございます。働き方改革、労働環境の改善なくしては、今後運転者の確保もままならず、ひいては経済全体の物流が機能しなくなるという、まさに非常に急を要する問題であるという認識に立ちまして、関係者と連携をし、長時間労働を是正するための環境整備を進め、見直しを実効性あるものにしていかなければならないということであろうかと考えております。

少々長くなりまして恐縮ですが、この場をかりて幾つかの最近のトピックスをご報告申し上げますと、新しい総物流施策大綱が閣議決定をされています。その過程におきまして、環境の変化に対応し、物流が社会インフラとしての機能を十分に果たしていくためのさまざまな議論がなされております。生産性を向上させるとともに、多様な人材が活躍できる魅力的な物流に進化をしていくことの必要性が指摘をされている大綱でございます。トラック物流事業者の方のみならず、本日お見えいただいております荷主の方、消費者の理解、協力も得ながら、関係者が一丸となって取り組みを行っていくことが重要と考えます。

昨年度のパイロット事業でございますが、熊本県では複数箇所へ荷おろしを行っている一部を外部委託で行うことによりまして、拘束時間を何と1時間50分も削減するという

成果を上げることができました。今年度は、昨年度の成功事例などを踏まえまして、よりすぐれた成果が生まれるようパイロット事業を実施し、取引環境・労働時間改善のガイドラインの策定、そして普及に向けた大切な議論をするという年であろうと思います。

既にご案内だと思いますが、最後に、制度面でのトピックスを二つお話し申し上げたいと思います。

一つは、先般、8月4日に、事業法に基づきます標準輸送約款が改正をされております。その中で、対価の適正化につきまして、運送以外で実際にかかっているコストを別枠で当約款に書き込み、それを適切に周知するという規定が書き込まれています。荷待ち料金でありますとか、積み込み、取りおろしの対価、あるいはそれ以外の附帯業務という、ともすれば曖昧に取り扱われてきたものにつきまして、実際に発生している各種作業を約款上で明確にした改正であると聞いております。例えば、ほかの交通事業などを見ましても、輸送の対価と、輸送以外に、例えば特別のスピードで走るとか、あるいは特別のサービスを提供することに伴う料金という制度があつて、それらは運賃と別を取っています。約款の改正というのは、そういう他の交通事業なども横で見て、必要な周知を行っていくべきだということが一つです。

それから、荷待ちの料金の話につきましては、この適正化協議会でもいろいろ議論があったと思いますけれども、荷待ちは、荷主の方もトラック業界も誰も好ましいものであるとは考えていないと思いますので、荷待ちの料金を奇貨として、ブレーキにしてといただきますか、そういうものが発生しないように工夫をしていくのはどうかと考えております。

荷待ち料金の話につきましては、貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部というのも7月1日に改正をされておまして、荷主の都合によりまして30分以上の荷待ち時間は乗務記録の記載対象となりました。どうぞ、実態を把握し、そしてこれを縮めていくために、運送事業者と荷主の協力による改善の取り組みをお願い申し上げたいと考えております。

最後になりましたけれども、国土交通省では、本日熊本労働局からもお見えでございますが、関係省庁と連携をしながら、トラック運送事業の生産性向上、労働条件改善に取り組んでいるところでございます。どうぞ、本日は積極的な議論、検討をお願いさせていただきまして、挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いたします。

【事務局】 ありがとうございます。

申しわけございません、カメラ撮りはここまでとさせていただきます。恐縮ではございますが、カメラマンの方はご退席をお願いいたします。傍聴される方、記者の方はそのま

まで結構でございます。

それでは、これより先につきましては、坂本座長に議事の進行をお願いいたします。

3. 議事

【坂本座長】 どうも、おはようございます。猛暑というよりは酷暑で、熊本は日本一の高温をクリアするというような異常な事態でございます。今日もまた天候が非常に不順な中にお集まりいただきまして、大変ありがとうございます。

大変厳しいトラック業界の中身につきまして、今、運輸局の加賀局長のほうから、約款について荷待ち料金の問題、政府のほうでは非常に大きな改善というか、そういう方向が示されたということで大変喜ばしいことだと思います。とはいえ、これをどういうふうに運用できるのかというのは、トラック協会全部を含めて、いろんな今までの規則を全部活用していくということが必要だと思いますし、会長がいつも心配をしている構造的な、特に下請、孫請の人たちをどういうふうに救済していくのかというのも、建設業法にのっとりまして、いろいろ結論を考えているという事態かと思えます。

今日も議題は盛りだくさんに用意されておりますけれども、特に2番目の29年度のパイロット事業、我々はまだまだ厳しいというふうに思っておりましたけれども、今局長のほうからは、1時間50分の削減で大きな成果だと言われております。とはいえ、これで問題が解決するわけではないという厳しい状況の中で、29年度のパイロット事業は後でまたご説明いただくということになると思います。そのほかの議題につきましては、この間の新しい状況についての説明でございますので、今日は基本的にはその説明を聞いて理解するというにしたいと思っております。ご発言は最後に一括して受けたいと思っておりますので、進行上どうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、時間のこともございますので、議事に入ります。

まずは議題1、トラック輸送における取引環境・労働時間の改善に向けた取り組みについて、事務局のほうから説明をお願いいたします。

【事務局】 皆さん、おはようございます。九州運輸局自動車交通部貨物課の宗像と申します。よろしく申し上げます。

それでは私のほうから、トラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取り組みにつきまして、平成29年5月に行われました第6回の中央協議会、こちらの概要に沿ってお話をしたいと思っております。

大変恐縮ですが、着座にて説明させていただきます。

ただいま座長のほうからお話がありましたとおり、時間がございません。内容を一部割愛した話になるかと思いますが、その辺はご了承いただきたいと思います。

それでは、まず目次でございます。大きく三つの項目を挙げております。1番目がトラック運送業をめぐる課題、2番目がパイロット事業取り組みの事例、それから3番目としまして取引環境改善に向けた取り組みといった項目になります。

それでは、トラック運送業をめぐる課題からということで、2ページ目から5ページ目のドライバー不足の現状、それから労働条件について、こちらにつきましては、これまで協議会の中でもトラック業界が常に厳しい状況であるといったことはお話をしてきたところでございます。

そこで、2ページ目をごらんください。こちらは、トラックドライバー不足の現状について、人手不足感の推移をあらわした表でございます。平成21年以降、トラック運送事業の中でも徐々に人手不足が増え、深刻化していることが、この表から見てとれると思います。

続きまして、その次のページですが、こちらは有効求人倍率の推移を示した表でございます。この中の水色の線で示されているものが全職業の倍率でございます。今年の2月時点の数値では、緑の線で示していますトラック運送業では、全職業に対しまして2倍近くになっていることがわかると思います。また、先ほど2ページ目でも紹介しましたドライバーの不足感の推移と全く比例するような形で、平成21年度から有効求人倍率が上がってきているのがわかるかと思えます。

続きまして、次の4ページ目をごらんください。こちらは、年間所得額の推移と年間労働時間の推移のトラック運送事業と全産業を比較したものでございます。見ていただければ、まさに低賃金、長時間労働といったトラック運送業の労働条件、労働環境の悪化が顕著に表であらわされていることがわかるかと思えます。これからのトラックドライバーの担い手を確保するためには、この労働条件、労働環境を改善することが喫緊の課題であるということ認識しており、この問題意識のもと改善を図るために、これからご紹介するさまざまな施策について取り組んでいるところでございます。

次に5ページ目になります。こちらは、トラックドライバーの長時間労働の要因の一つになっています荷主庭先での長時間の荷待ち時間、それから荷役時間が上げられております。1運行当たりの平均荷待ち時間につきましては、横の棒線グラフの中の赤で示されて

おります1時間45分となっており、2時間を超えるものにつきましては、円グラフの中の赤で示しています28.7%といったデータが出ております。この荷待ち時間の削減、それから荷役作業の効率化等、長時間労働の改善に向けては、政府としての取り組みだけではなく、何よりも荷主企業さんと運送事業者さんが一体となって取り組んでいくことが重要になってくるところであります。

それでは次に項目が変わりまして、平成28年度のパイロット事業実施結果についてお話を進めていきます。この協議会の場において、昨年度の実施結果の報告を受ける必要ではないのではないかと思われる方もおられるかもしれませんが、パイロット事業につきましては、単にガイドラインを作成するためのデータどりではございません。2年で約1000件のパイロット事業を実施することになっておりますが、インプット作業だけであれば協議会を通す必要はなく、全国で実施されたパイロット事業の結果をこういった協議会の場でアウトプットすることによりまして、長時間労働を是正するための環境整備に活用していただくことが重要と考えているところでございます。そういった意味では、この2年間で実施されるパイロット事業の結果を参考にいただき、自社で有効な手段として活用できるようなものを探していただいたり、活用していただいたりしていただきたいと思っております。

それでは、その中身について触れてみます。7ページから9ページにつきましては、取り組みの課題と取り組みの内容になっておりまして、拘束時間の削減や荷待ち時間の削減などさまざまな取り組み課題に対しまして、全国各県が取り組んだ内容を上げております。9ページ目では、自社で取り扱う荷種と同種の取り組みが見つかると思いますので、こういったものを自社の取り組みの参考にいただければと思います。9ページ目の表には各都道府県ごとの荷種を取りまとめてあらわしています。

10ページからは、中央協議会で報告された事例です。5件ほど上げられていますが、時間の関係で二、三件ほど紹介させていただきたいと思っております。

事例1につきましては、熊本とともに愛媛の取り組みが報告されております。先ほど、局長のほうからお話がありましたが、荷おろし場での集約であったり、荷おろし地での外部委託といったことで成果を上げております。結果としましては、下の赤字で書いております①の取り組みが愛媛の分でございます。2時間20分といった結果が出ております。熊本につきましては、下の②のところでは1時間50分といったことで、双方いずれも時間短縮の成果を上げていることがわかるかと思っております。

続きまして次のページに行きますと、こちらが同じく九州管内での長崎の事例となっております。内容としましては、積み込み担当のドライバーを集荷先に配置し、荷役と運送を分離するとともに、高速道路の利用可能な区間を全区間利用するといった取り組みを行っており、拘束時間の削減効果を検証した事例となっております。この結果を見ますと、拘束時間につきましては2時間10分、このうち高速道路利用分では44分の短縮という結果が出ております。

続きまして、次の12ページ目は和歌山県の事例でございます。こちらは荷種の寸法の見直しを行いまして、高速道路、一般道路ともに24時間通行が可能となるよう、運行経路及び運行時間の見直しを実施した事例となっております。この結果を見てみますと、2泊3日の行程であったものが1泊2日となり、拘束時間で見てみますと、19時間も短縮されるという結果になりました。この事例につきましては、協力いただいた荷主の方も、設計変更から行うといった大変大きな協力、またご理解のもと実現できた取り組みとなっております。こちら辺は注目される場所ではないかと思っております。

それと、別の資料で平成28年度概要版ということで、九州管内の概要をまとめたものを参考として添付しております。パイロット事業概要版では、事業の結果のみならず、どこでもいいんですが、中をちょっとめくっていただけると、項目の中に荷主企業のメリットが記載されているところもございます。全ての事業で運送事業者さん、それから荷主さん双方がウイン・ウインになっているわけではございませんが、荷主としても何らかのメリットが得られるという事例も見つかると思っておりますので、ぜひ参考にさせていただきます。

また、全国の28年度概要版につきましては、国土交通省のホームページにも掲載しておりますので、先ほど言いました全国の取り組みの中から自社に合った荷種、それから運行の形態等、参考になるものが何かしら見つかるのではないかと考えておりますので、一度目を通していただきたいと思いますところがございます。

さて、本年度も全国で前年に引き続き、検証を行うものであったり、新たな取り組みを試みるものが計画されております。九州管内の平成29年度のパイロット事業実施計画につきましては、参考資料2という1枚紙をつけております。こちらにつきましては、九州各県でそれぞれとり行うパイロット事業の計画を上げております。また、この内容につきましては、この場限りということでお願いをしておきます。

それでは、以上がパイロット事業に係る部分の説明でございました。

続きまして、15ページ目をよろしく申し上げます。こちらからは3項目めとなります取引条件改善に向けた取り組みについての内容となってきます。

それでは16ページをごらんください。こちらにつきましましては、今、国土交通省において進めているさまざまな取引条件の改善に向けた取り組みの各種メニュー、それからその進捗を示すロードマップになっております。

この中から2点ほどご説明をさせていただきますが、次の17ページをお開きください。こちらにつきましましては、荷待ち時間の記録の義務づけについてでございます。トラックドライバーの長時間労働の要因の一つとしまして、長時間の荷待ち時間、それから荷役時間が挙げられているといったことにつきましましては、先ほどトラックドライバーの労働条件の中で触れたところでございます。この課題を改善し、輸送の安全を図るため、荷待ち時間の実態を把握し、そのデータをもとにトラック事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進すると、それから、荷待ち時間を生じさせている荷主に対して勧告等を行うに当たっての判断材料とするといったことを目的として、乗務記録の記録内容に係る改正が行われたところでございます。

内容といたしましては、集貨または配達を行った地点、それから到着した日時、荷積みまたは荷おろしの開始及び終了の日時、これらについて記録を行っていただき、1年間保存するという形になっております。別途、参考ということで、後ろのほうにパンフレットを1枚紙でおつけしております。運送事業者様におかれましては、社内等での会議や、社員、運転者への周知用にご活用していただければということをつけておりますので、よろしく願いいたします。

続いて、18ページからは荷主勧告制度についてでございます。荷主勧告制度につきましては、これまで荷主勧告や警告といったものの判断基準が不明確でありまして、荷主の関与の有無につきましましての判断が困難であったり、荷主への早期働きかけができないといった問題点がございました。今回の改正により、荷主勧告の発動基準及び荷主関与の判断基準をより明確化し、荷主関与の蓋然性が高い法令違反情報に対しまして迅速に荷主を特定しまして、改善協力の要請を行う仕組みを創設したところでございます。これまで、行政処分が決定しましてから関係荷主に対して協力要請書を発出していたものを、関係機関からの通報等により、監査によって荷主関与が特定されると、当該荷主に対して要請書を発出することとなりました。その後、トラック事業者の重大な違反行為に対しまして、荷主関与の蓋然性が高い法令違反、こういった情報につきましまして調査し、主体的な関与が認

められた場合、勧告であったり警告が発せられるという流れになっております。

次の19ページ目をお願いします。先ほど18ページの中で荷主の主体的関与が認められた場合ということをお申しました。勧告や警告が発せられますという話をしたところですが、その主体的な関与というのが一体どういったものか、該当することが想定される事案として例を挙げております。真ん中の赤い枠で囲っているのがそこに当たる部分です。

例えば、一番上段の項目をごらんいただければと思います。荷待ち時間の恒常的な発生と書かれておまして、こちらはトラック事業者が過労運転防止に違反しており、違反の原因を調査したところ、荷主の依頼により荷待ち時間が恒常的に発生、かつ、トラック事業者から荷主に対しまして改善を申し込んだにもかかわらず改善されることがなかったといった場合は該当します。ここでちょっと注目するところが、「かつ」というところから後の文章になってきます。事業者としても改善のために荷主に対して申し出をしているが、聞いてもらえなかったというところが注目するところでもございます。

それから4段目に、積み込み直前に貨物量を増やす急な依頼というのが書かれております。こちらは、トラック事業者が過積載運行を行っており、違反の原因を調査したところ、積み込み直前に突然、荷主から貨物量を2倍以上増やすように急に指示され、過積載と認識しつつも、荷主から取引解消を示唆されたため断り切れなかった場合ということで書かれております。荷主から取引解消を示唆される、ここまで来れば半分脅迫に近いものもあると思いますが、引き受け手——事業者側としましては、やはり契約を切られるということが一番心配をしているところでもございまして、こういった点が運送事業者は弱い立場であると言われてきている部分でもあるかと思われまます。

これらのことから荷主の主体的関与が判明した場合には、荷主勧告が発出されることとなります。荷主勧告を受けますと、荷主名が公表されることとなります。なお、荷主勧告に当たりましては、荷主の関与の度合いを判定する荷主勧告該当性調査というものを実施します。この場合にあっては、事業者の協力はもちろんのことではございますが、その該当性を保障するものとして、先ほど17ページの中でもご説明しましたとおり、記録を行っていただくことが重要になってきますので、記録には漏れのないように実施をお願いしたいと思います。

その次の20ページは条文になっております。

それから最後になりますが、3-3、適正な運賃・料金収受に向けた方策についてということで、「トラック運送事業の適正運賃・料金検討会」というものがございまして、内

容につきましては23ページに書いておりますが、この中で、本年1月、トラック運送業における運賃・料金に関する調査が実施されております。この中で約3割の事業者が附帯業務料、それから車両とめ置き料、積み込み、取りおろし費用が十分に収受できてないという結果になり、十分な収受に向けた対策の必要性が明らかになったところございます。また、十分な運賃・料金の収受のために効果的な方策として何ができるのか、何がいいのか聞いたところ、附帯作業費、高速代等について、運賃とは別建てで収受できる環境をつくるのが効果的だという意見が約7割に達し、さらに、同じ検討会においても、運賃と料金を明確にすべきだというご意見が出されたところでございます。このことから、適正な運賃・料金の収受に向けて、この8月4日に標準貨物自動車運送約款の一部が改正されたという流れになっております。

内容としましては、先ほど局長のほうからも話がありました、待機時間料、それから積み込み料、取りおろし料、これらの料金の具体例を規定する。それと、標準貨物自動車運送事業の責務において、積み込み、取りおろしを行う。それから、発地、着地における荷待ちに対する対価を待機時間料と規定し、発地または着地における積み込み、取りおろしに対する対価を、積み込み料、取りおろし料と規定することで、料金の内容を明確化する。それから、横待ち、縦待ち、棚入れ、ラベル貼り及びはい作業、これらを追加するといった内容となっております。

事業者様におかれましては、この改正を荷主との協議の好機と捉えていただき、荷主への説明と粘り強い交渉等を行っていただきたいと願うところでございます。また、国土交通省としましても、荷主事業者様に対して、関係機関のご協力をいただき、周知の場を広げていきたいと考えておるところでございます。

足早でお話をさせていただきましたが、今トラック業界は、荷主も含めて大きな変貌を迎える時期にあるということは、皆さんも同じ考えだと思います。取引環境・労働時間の問題を法整備だけで解決することは大変困難でございます。この今の流れを引き寄せるかどうかにつきましては、事業者の方々の取り組みによって大きく左右されると言っても過言ではないのではないかと私は個人的に思っています。事業者、荷主、行政、これらが一体となって新たな時代を迎えられるよう、今後も皆様のご協力をお願いいたします。

これで、私からの説明を終わらせていただきます。ありがとうございます。

【坂本座長】 どうも、大変ありがとうございました。短い時間ですけれども、大変内容の濃いご報告をいただきました。特に、全国レベルでの取引環境改善のパイロット事業

の成果という、インプットだけではなくてアウトプットとして全国的なレベルのものが、我々にとっても非常に教訓になる、参考になることを含めて最初にご報告がございましたが、最初に運輸局長のほうから言われた、約款に関する問題で、適正な運賃・料金の問題、それから待ち時間の問題、これも最後に説明がございましたように、事業者と荷主、関係者全部含めての流れということになります。これは初めて聞く話というか、画期的な内容でもあるので、いろいろご質問等あると思いますけれども、今できたての内容をこれからつくっていくということですので、今日は一応ここで意見を伺って、実施の目的のほうに入りたいと思います。最後に時間がございましたら、補足説明あるいは質問を受けたいと思いますので、ご協力方よろしくお願いいたします。

それでは、今回の具体的な本題でございますけれども、議題2の平成29年度パイロット事業についての内容を、事務局からの説明ということで、田上運輸支局のほうからご報告をお願いしたいと思います。

【事務局】 運輸支局の田上といたします。私のほうからは、平成29年度パイロット事業についてご説明いたします。

参考資料2をごらんいただきたいと思います。平成29年度の熊本県におけるパイロット事業につきましては、前回の第5回協議会において、事業集団の選定がちょっと確定できなくて、委員の皆様方から事務局に一任をいただいております、事務局になりますトラック協会のほうにおきまして、対象集団となる荷主また運送事業者を選定して、調整いただいて、今年度のパイロット事業の事業集団として取り組んでいただけることになりました。資料を見ていただくとわかるとおり、発荷主がタカラスタンダードの福岡物流センター、元請運送事業者が株式会社内田陸運、着荷主がタカラスタンダードの熊本支店ということで、荷種は住宅設備機器となっております。現在抱える労働時間に関する課題を改善するために、手待ち時間の改善を行い、労働時間短縮の効果等を把握するというので、今年度、事業に取り組んでいきたいと思っています。

事業集団の選定理由につきましては、トラック協会の吉住専務のほうより簡単にご説明いたします。

【吉住トラック協会専務】 皆様、お疲れさまです。トラック協会の吉住でございます。

選定理由でございます。積み込み時において、手待ち時間が長時間発生しているということでございます。特に、終末の金曜日及び月末、台数が多くなり、時間も長くなっている状況でございます。時間にして4時間から6時間ということでございます。積み込み時

間は13時指定となっております。車両は大型車が中心となっております。台数にしまして、日々台数は変わりますが、2台から5台ということと、平均が大体3台、それと稼働日は月曜日から土曜日となっております。長時間労働ということで運送事業者の帰る際は高速を利用しています。

以上です。

【坂本座長】 ということ、一応、事務局一括で調整をしていただきました。これについて何かご質問等ございますか。今回、ちょっと新しいケースということになると思いますが、よろしゅうございますか。

【事務局】 では、実施計画につきまして、本日同席いただいております運輸・物流研究室の小野様よりご説明をお願いいたします。

【小野教授】 運輸・物流研究室でございます。資料2-1と2-2を用いまして、パイロット事業の本年度の実施計画をご紹介します。よろしくお願いいたします。

まず最初に、パイロット事業第1回の検討会につきましては、一昨日、8月7日、1時から、タカラスタンド様の福岡物流センターで行って来ました。具体的に実施計画をする前に、まず紹介しておきますと、既にご紹介がありましたタカラスタンドの鞍手にあります福岡物流センター、それから熊本支店、そして運送事業者としては内田陸運様。それから、オブザーバーとしてタカラスタンドの福岡物流センターの場内荷役を行っていらっしゃる西久大運輸倉庫、それから日立物流九州に参加いただき、初回ということもありまして、熊本労働局、そして熊本運輸支局、そして事務局として熊本県トラック協会と当方、運輸・物流研究室という構成メンバーで実施してきました。

では、こういった形で進めていくかということでございます。まず2-1、1ページをあけてください。まず、構成につきましては、本パイロット事業、そしてこの協議会等、全体の国の動き、あるいは県ごとの動きをご承知していらっしゃるらないので、基本的には別途資料を用いながら、協議会の目的だとか、その下に、昨年からのパイロット事業が推進されているといったこと、本パイロット事業の目的についてご紹介しております。

そして二つ目、検討会の設置ということで、対象集団、これは基本的には発・着の荷主がいたほうが良いということ、そして元請運送事業者、実際にトラックを運行する実運送業者、基本的にはこの4者から構成する旨をご紹介します。今回の場合には、元請及び、実際に自社で運行するというのでございますので、元請と実運送は一緒で、1社でございます。それから、事務局としてはトラック協会とコンサルタント、それから、オ

ブザーバーにつきましては、支局と労働局には第1回に参加していただきました。それから、実際に構成員のご意向を聞きながら、2回以降入っていただけるかどうか、こういったことについても、ご意見を伺った上で決定していこうと思います。

次に2ページ目、全体の流れでございます。まず、昨年とちょっと異なっているのは、昨年は第1回検討会を行いました。基本的には、今年は約1カ月ほど早くなっているといったことがあるんですが、昨年度の実際の3月までの流れを見ますと、相当きついということがありましたので、まず第1回検討会を行う前に、対象集団が決まった時点で、昨年度は検討会以降に書いていただいたチェックリストというものを事前に配付して回答いただき、その結果をもとにして第1回検討会を開いた、こういう順番に変えました。実際は8月7日に実施したということでございます。

その後、実態と課題について第1回検討会でいろんなヒアリングをしておりますので、第2回に向けて、実証実験メニューの検討をいたします。第2回検討会につきましては、9月から10月上旬あたりで行いたい、実際の具体的な実験の内容をメニューとして提案し、そして構成員の方々に実施可能かどうかの判断を受けるということでございます。

さらに、実証実験をおおむね11月ごろに実施したいと思います。昨年で言えば、第2回検討会が11月ごろにずれ込んでおりましたので、年末繁忙期の12月に実証実験を行うことが難しいということがあって、年明けとなりました。年明けでも、1月上旬あたりまでは賀詞交換等で結構とれないということがあって、1月中・下旬の実施ということで、3月のまとめが極めて厳しいスケジュールになりました。そこで、今年度は年末繁忙期の前の11月に実証実験を実施することにしております。そのデータを分析しまして、第3回検討会を1月から2月ごろ、そして3月に開催予定の協議会に報告をしていこうと思います。

では3ページ目、その概要でございます。実施項目としては、まず(1)検討会の開催と構成でございます。昨年度は、基本的には荷主と運送事業者、そしてコンサルタントとトラック協会、ほぼ全国的にそういう構成で行われたんですけども、当社が実施した実証実験、昨年度は11件あるんですが、それに参加された方々31社について、終了後にアンケートをとりました。実際に構成員として、一つ目、トラック協会の出席を希望する事業者ということで、左側を見ますと84%についてはトラック協会の方が参加してよかったなということでしたので、今年度も出席していただいています。

さらに、昨年度は、やはり労働時間、拘束時間が16時間、18時間という問題を、ふ

だん、問題点として情報を披露していただくわけなんですが、やはり支局、労働局がいらっしやると話しにくいだろうということで、全国的に行政の方は入っていただいております。当社のほうで実際に担当した構成員に聞いてみましたところ、行政の方についても出席したほうがよかったのではないかという意見が約3分の2ほどありました。もちろん出席しなくてよかったという方もいらっしやいます。そういった3分の2の方からは「実際に現場を見てほしい」「ほんとうに苦しい状況を知ってほしい」という意見がありましたので、今年度は今、構成員に投げかけて、その集団の意見として、次回以降は行政が入るか、入らないか、意見を聞いているところでございます。

検討会の内容としては、先ほどの全体のところでご紹介いたしましたように、第1回でキックオフ、そして実態、課題の洗い出し、そして第2回検討会ではメニューの提案、そして第3回検討会では効果、分析の検証という流れになっています。

また、4ページ目に参りまして、既にチェックリストを実施しておりますけれども、昨年と同様、具体的に問題点や労働時間、タイムチャート等、そういったデータをとるためのチェックリストを既に回収しております。そしてヒアリング調査ということで、実際には鞍手の物流センターの現場ヒアリングも含めて既に実施しております。

5ページ目、実際にはどういうことを聞いたのかということが一覧にしてあります。表頭では、内容と項目、そしてそのやり方、帳票調査、チェックリストでやるのか、ヒアリングでやるのかということで分けておりますけれども、おおむねの分類としては改善基準告示についての内容、そして労働時間や拘束時間についての内容、そして実際の荷主から運送事業者への発注方法の改善や労働時間の改善が必要だと思われるような事項についての内容、その他ということで、細かく実証実験が可能だと聞いております。

次の6ページ目では、運転者の労働時間の実態と問題点、原因を把握するために、既に国交省のほうで2015年9月に全国的な調査をされていますので、これをもとに当たりをつけながらヒアリングをしております。一つは労働時間が長い原因として、二つのデータを出していますけれども、手待ちがある運行については13時間27分、手待ちがない運行では全国平均が11時間34分です。やはり手待ちがあると拘束時間が長くなるということがはっきりしておりますので、対象集団についても手待ちの部分を重点的に確認しております。

次に、最大拘束時間16時間を守れないケースとしては、この国交省のデータによりますと、ちょっと数字が消えておまして、11時間の「1」が消えて「1」になっていま

すけれども、まず500キロメートル以下の短・中距離につきましては11時間24分の拘束時間です。一方、500キロメートルを超えるような長距離の運行については、16時間43分、最大拘束時間は16時間でございますが、平均がそれすらも超えるような実態になっておりますので、そういう長距離はあるのか、ないのかということを重点的に確認しております。

さらには、非効率な荷役による作業時間の長時間化という問題が指摘されます。7ページでいえば、国交省の調査によりますと、パレット崩し手荷役、あるいは手荷役、これは2トン車ぐらいだといひんですけれども、11トン、14トンにつきましても手荷役で積み込んでいる、手荷役でおろしているケースが散見されました。こういったところにつきましては、極めて長い荷役時間が発生することがわかっておりますので、その荷役方法についての確認をしております。

さらに、今度は高速の利用実態でございます。表の左側のy軸につきましては拘束時間、そしてx軸については運転時間に占める高速道路利用の割合でございます。例えば、600キロメートルを超えるような長距離の走行距離につきましては、高速を利用する時間が2割以内ですと平均で25時間に近い拘束時間になります。ところが、8割方高速を使いますと17時間程度に抑えられるという、当然高速の効果が出てくるわけですので、長距離、中距離以上につきましては、高速の利用についても確認をしていくということでございます。

さらに、運転者不足の実態があるかどうかでございます。昨年度の調査からも感じるところは、トラックの台数に比べて運転者の数が少ない、トラックが余っているという状況が確認できておりますので、実際にドライバーが足りているのかどうか、足りていない場合には、どうしてもその運転者に集中してしまう、休みもなかなかとれないという状況になりますので、それを聞いております。実際に調査によりますと、全体では平均で4.2人不足している。左側は規模別になりますけれども、例えば5台以下の規模では1.2人足りない、例えば101台の規模では9.7人足りないことが調査でわかっておりますが、対象集団の運送事業者の実際の雇用状況、労働不足について確認をしております。

次に8ページ目、表です。これも昨年度の構成員に対して、特に荷主に対して調査をかけてみました。荷主が、トラック運送事業のルールである、例えば改善基準告示について知っているのか、知らないのか。当然のように、全く知らないと厳しい輸送条件を設定してしまうケースがあります。よく知っている、これは無理だなということを認識してい

ただいで条件を調整していただくことが可能になります。そこで改善基準告示について知っているかどうかを聞きました。

まず、改善基準告示の詳しい内容を知っている荷主さんは昨年度はゼロでした。改善基準告示のおおよそは知っているというのが5割、改善基準告示の存在は知っているが内容までは知らないが25%、全く知らないが25%ということなので、これだけ見ると、ほとんどの方はまず知らないということが出てきています。まさにこういったことが、なかなか厳しい輸送条件を設定される背景にあることがわかりました。

それから、改善メニューと実証実験の提案でございます。先ほどの大きな要因となるものが、一つは手待ち時間、長距離輸送、荷役時間、人手不足、こういったところが拘束時間が長くなる要因として想定されていまして、それ別に、事業者によって構成によっても変わりますけれども、どういう改善対策が可能かどうかということを実前に洗い出しております。こういった内容、対策を実際に構成員の方々にぶつけながら、11月に実証実験を行う内容を決めていただこうと考えております。

次に9ページ目でございます。実証実験プランの検討と準備ということで、実際に実証実験は11月に行うんですが、例えば、いい対策だと思っても、半年の準備が要る、あるいは高価な機材が要る、そういった場合には、なかなか実証実験としてはやりにくい部分があります。実際のコストの負担の問題とかが出てきますので、準備の期間やそれにかかる費用等を具体的に勘案しながら内容を決めていきたいと思っております。

そして、実証実験の実施でございますが、1週間程度で行いたいと。データとしては、まず実験を行う以前のデータを取り、そして実証実験を1週間程度行い、その間のデータを取り、そして前後のデータを比較、分析していく、その下に図がありますけれども、そういった形で行いたいと思っております。想定はしているのですが、基本的には改善効果があるわけですが、場合によっては、やってみただけ変わらなかったというケースがあるかと思っております。そういった場合には、効果がなかった理由を構成員ともども明らかにしながら、実証実験の一つの成果としていきたいと思っております。

10ページ目でございます。今度は具体的なアウトプットに何をを使うかということでございます。まず(8)アンケートということで、終了後、昨年と同じように、やってよかったかどうかというアンケートをとりますが、最終の報告でございます。三つを考えております。一つは事業実施報告書、これは公表していきますよと。昨年度の協議会に報告をしたパワーポイント十数ページのもの、そして実際に内容は外に出ていってもいいという

了解をとったものでございます。具体的な実証実験の内容、そしてBeforeとAfter、効果といったものをわかりやすく把握できるような形で表現する内容でございます。

もう一つ、概要版というものがあります。これはA3でいえば見開き、A4、2枚のものですね。これは昨年度も全国同じ仕様でつくっております。コンサルタントや都道府県によって異ならないように、項目立ても全国統一されています。そういった中で、既に国交省のホームページにも約50の事例が掲載されていますが、それと同じ形の概要版をつくりたいです。これも公表を前提につくりたいです。それから、具体的な日報のデータだとか、生の具体的な声だとか、問題点だとか、そういったものを全て含めた内部用資料ということで、これは構成員の関係者限りの内容で公表しませんが、そういったものも一つですが、データをちゃんとまとめておこうということで、内部用資料という三つの報告書をつくる予定でございます。

今のところ、タカラスタンド様等、名前をいただいておりますけれども、最終的な公表用資料につきましては内容を検討して、ごらんいただいた上で、匿名にするのか、あるいは実名にするのかを判断していきたいと思っております。

次にスケジュールでございます。既に8月7日に第1回検討会は終了いたしました。この後、データ等のやりとりをやっているところでございますが、第2回を9月中・下旬、10月上旬あたりに行いたいと思っております。実証実験は11月に行いたい。一旦これを逃しますと、年末繁忙期、そして1月の中旬まで飛んでしまいますので、ぜひとも11月中に実施したい旨を伝えております。第3回は1月下旬、そして協議会が3月に行われるときにはまとめておこうという流れでございます。

これが実施計画書ということで、構成員にも説明しております。

もう一つ、資料2-2、これは先ほど昨年度のパイロット事業の荷主に聞いたところ、トラック運送事業を行う上での法規制についてご存じない人が大半なんです。そこで、しっかりそれを実際に荷主に知っていただくということで、去年の情報をもとに、こういったことを第1回検討会で荷主に説明して、理解いただくという資料でございます。関連法規制の概要ということで、まず最初に、1ページめくっていただきまして、トラックドライバーはこういうルールで拘束されているんですよということで、改善基準告示をご紹介します。まず、拘束時間という考え方があるんですよ。通常だと労働時間なんですけれども、休憩時間も含めた時間で管理されますよということですね。1カ月は293時間ですよ、1日は原則13時間なんです、最大でも16時間ですよ、こういったこ

とをご紹介しています。

そして休息时间、これは変わらないですけど、原則8時間以上ですよといったこと、それから、特例についてもご紹介しております。そして、運転時間は基本的に2日平均、これは前後どちらでもいいんですけど、9時間以内ですよ、1週間では平均で44時間以内ですよ。そして、連続運転時間は4時間以内で、少なくとも30分の運転離脱が必要なんですよ。そのほかとしては、特に九州という立地においては、東京まで運ぶ場合によくひっかかるんですけど、一番下の国交省告示、一つの運行の初めから終わりまで144時間以内ですよ、こういったことを荷主さんにご紹介しています。

さらには、2ページ目で、下請法と物流特殊指定をご紹介しています。下請法につきましては、メーカーさんの場合には、同業種の中での取引ということで規制されているものがございます。これは資本金規模で3億円超の場合は3億円以下、1,000万円超の場合は1,000万円以下という、そういう資本金規模があるような親事業者と下請事業者では、やってはいけない禁止事項というのが定められています。

今回の場合には、荷主の中での同業者取引はありません。この場合は、元請運送事業者と下請運送事業者の間に入ってきますので、運送事業者の中で、元請・下請のうち下請ではこれをやってはいけませんよということをご紹介しています。ただ、荷主とトラック運送事業者の取引においては、下のほうの物流特殊指定をご紹介しています。物流子会社も荷主としていますが、特定荷主と特定物流事業者の資本金規模の取引、さらには、資本金規模がより大きいトラック運送業者があったとしても、荷主のほうが優越的地位にありますので、資本金規模に限らず禁止事項があることをご紹介しています。

次のページ、既に先ほどご紹介がありましたが、荷主勧告制度、これはより勧告のしやすい内容に変わっていることが漫画で描いてありますが、非合理的な到着時間の設定、これは、例えば4時間ごとに30分の運転離脱ができないような到着時刻を指定されて連続運転をしてしまった、そんなことがないように、こういったことをやりますと荷主に対して勧告制度の対象になりますよと。あるいは、手待ち時間の恒常的な発生、それからやむを得ない遅延に対してペナルティーを設定する、積み込み前に貨物量を急に増やす、こういったことは荷主の勧告の対象になることを紹介しております。

次に4ページ目、これも既に7月1日から、運送事業者における8トン、5トンのルールが入っておりますけれども、荷主都合で30分以上の荷待ちについては乗務記録の記載対象になっています。基本的には運送事業者がやることなんですけど、このデータをもとに

荷主勧告に結びつけていく、ほんとうの要因が荷主だったなということが明らかになるようなデータにもなりますので、こういったことをトラック運送事業者だけではなくて荷主さんにも知っていただくことで、より合理的な輸送条件を設定していただけるような形で、合理的なというか、適正な輸送条件を設定していただくように誘導していく、そういったことを考えております。

以上、足早でございましたが、実施計画書及び関連法規の概要を荷主に説明するという新しい取り組みについてご紹介させていただきました。

【坂本座長】 ありがとうございます。どういう形で実施するか、2度目になるので、前回のことを踏まえまして、かなり詳細にご報告されました。特に、荷主が認識をしていない部分につきましては、資料2で荷主向けの情報提供というものが出ておりまして、先ほど来、荷主と事業者と行政の3者の取り組みということが言われておりますけれども、特に荷主に対しても認識を高めていただくということで、今、パイロット事業をうたい出すというプログラムが出ました。Before、Afterが明確に出るよということでございます。

これにつきまして、今までの経験で何かこの点だけ聞いておきたいとか、何か意見がございましたらどうぞ。

【荒川委員】 おくれて来て済みません。九州産交の荒川と申します。元請事業者の立場で入っております。今、追い風が吹いているというふうに思っております、私どもの会社の中でも、運賃・料金の改定で全てのお客様に対して今の実態に即して、今、丁寧に説明申し上げて、改定の申し入れをしているところです。

今日の説明の中で新たにまた確認させていただきたいことは、改善基準告示について周知がほとんどなされていないという結果があった中で、7月1日から安全規則の変更が施行されました。また、8月4日に運送約款の変更に伴う部分が公布されました。11月4日にそれが施行されることに対して、先ほどのご説明の中では、これをどうやって荷主企業のほうに周知していくのかという課題が今ここに残っているわけです。だから、私たちがお尋ねしたいのは、私たち会員事業者は今、一生懸命運賃・料金を改定してほしいという申し入れをする、世の中のそういったところを、我々だけじゃなくて、今の現状をどうやってお伝えしていただけるのか、その周知の方法について、具体的なやり方があるならば、ぜひ教えていただければと思います。そうしないと、話だけで終わってしまいます。よろしく申し上げます。

【坂本座長】 ありがとうございます。今日の荒川委員のご意見は、大体全体のご意見を反映したものだということで、先ほど来、運輸局長のほうからも、行政サイドのほうが具体的にやっていくという話が出されておりますが、ただ、肝心の荷主のほうの認識がまだ十分ではないということで、その周知、徹底をどういうふうにしていくのかという一番大きな疑問がございます。これはどこでお答えいただいたらよろしいですか。運輸支局のほう、それとも……。じゃあ、そちらのほうで、運輸局のほうでお願いいたします。

【事務局】 貴重なご意見をありがとうございます。こちら中央の考えとしても、やはりいかにして周知していくかが重要だと認識しています。そういう中において、国土交通省でも運輸局につきましては、一応対象が運送事業者さんということになりますので、荷主さんとかに対しましては経済産業省、またはこちらの関係団体さんの協力を求めながら、セミナーの場であったり、そういった中での説明の場を運輸局なりで設けさせていただいて、その中でこういった話を周知していきたいと中央のほうでも考えておきまして、そういったことを受けまして、九州運輸局におきまして、各セミナーの場でありましたり、今度熊本でも行われます労働セミナーの中でも、荷主さんの出席とかも、できれば幅広く広げていただいて参加いただいて、周知の場として設けさせていただければと考えています。まだ、今こうしてやりますよといった具体的な考えにまで至っていませんが、いろんな関係機関のご協力を得ながら、そういった場を広げていきたいと考えているところです。

【坂本座長】 ありがとうございます。荒川委員。

【荒川委員】 最近、先週の8月5日土曜日の日経新聞においても、今の運送事業の実態について2ページ目に大きく掲載されているんですね。このインパクトは大きいというふうに受けとめています。今回、ヤマトの働き方改革の課題を含めた取り扱い、それに追従する形で、日通さんであったりとか日本郵便さんであったりといった宅配をおやりになっているところの作業実態に皆さん関心があった中で、働き方改革の時間外というものが私たちの中では80時間と設定されて、アンフェアじゃないかという声も片方では出るんですね。ほかの産業は60時間、我々は80時間。80時間は過労死の一つの線引きの対象になっていて、そういったことを容認するのかと。容認せざるを得ないような環境にあるから仕方がないじゃないかということかもわかりませんが、私たちが望むものは、経産省とか、そういったところがおやりになるのは時間がかかるんですよ。だから、手っ取り早いやり方でいくなれば、いろんな輸送経済新聞さんとか、物流日本さんとかいう専門紙を使うことも大切かもわかりませんが、日経とか大手の新聞、並びの熊本県の場合の事業

者であれば熊本の地元の新聞、そういったところも、今私たちが抱えている課題について積極的にどんどん活用していただければと思います。

今日は労働局の基準部長もお見えですので、私もよくお話をする機会もございますが、どっちかという制約のある事項のほうが多いんですね。だから、制約があるということは安全面からいくなれば非常にありがたい話かも知れませんが、ただ、私たちの思っていること、悩んでいることが反映されていないんです、全て。そういったことを含めた中で、ぜひ地方紙、全国紙を通じての周知を図っていただける機会をつくっていただくと非常に助かります。一度ご検討いただければと思います。

【事務局】 貴重なご意見をありがとうございます。

【坂本座長】 ありがとうございます。では運輸局長。

【加賀九州運輸局長】 ご指摘、大変ありがとうございます。国交省も厚労省と連携をしながら考えていかなきゃいけない大切な課題をいただきました。手っ取り早いやり方を含めてということだと思います。それで、周知をすることについては、社会的に周知することと、それから個別に周知することとありますね。やっぱり社会的に周知というのは、今ちょうど日経新聞のお話もありましたし、政府全体としてこれだけ働き方改革の話が盛り上がっている中で、相当膨らんできていることは間違いないと思います。それで、個別に周知をすることを含め、今後やっぱり周知をいろいろ膨らませていくと。素材も、改善基準告示もそうですし、荷主と貨物運送事業者との関係もそうですし、そして今日議論になっている実証実験のような取り組みもそうですし、そのことをいかに効果的に、社会的にも個別にも周知、展開していくかということが、すごく重要ではないかと思います。

少し長くなって恐縮なんですけど、今日、実証実験のスキームについて大変具体的な実施計画書が説明されまして、三つぐらい事務局のほうに申し上げたい、お聞きしたい話があります。

例えば、2ページ目の事業の実施フローは大変よくできているんですけども、この実証実験というのは、何も特別な人だけが特別にすごいことをやるわけではなくて、やっぱり次の方がトレースできるような、もうこのとおりさっさとやると実施できるという、トレースができるような実施区分のようなものも、ちゃんと成果に含めるとか、それから、5ページのチェック項目とかヒアリング項目がございます。これについても、6ページや7ページのように、最終的にリストなんかで集約するのも一つなんですけれども、もっとチェック項目やヒアリング項目を具体的に、多分幾つも具体的な声が出てくると思います

ので、その具体的な声の見える化も非常にわかりやすい説明につながってくると思いますので、ぜひ5ページのチェックリストとかヒアリング項目を今後の見える化に向けた具体的な成果にしてほしいと思います。

それから、全然別の話で恐縮でございますけど、例えば8ページの課題と改善策というのも、改善策メニューにもう少し……。これは何か項目のような感じがして、これをどうするのかと。例えば、手待ち時間短縮、解消なんか、IoTとかAIとかを活用できるような改善策メニューもあるんじゃないか。もう2年目ですから、抽象論にとどまらずに、改善策メニューを少し彫り込んでいただくとか、そういうこともいいのではないかと。そういうことを含めて、いろいろな、今社長からあったような周知とか啓発とかを図っていくことを期待されているのではないかと思います。ちょっと提案でございますが、申し上げます。

【坂本座長】 ありがとうございます。

【荒川委員】 一つだけいいですか。

【坂本座長】 ちょっと待ってください。ちょっと整理します。

今、局長のほうから、実証実験のあり方について、かなり具体的に見える化とかAIの活用とか、もう少し活用できる方法をとというご提案がございました。それから、周知方法につきましては、これは一つの問題だと思うんですけども、中央のほうではいろいろ検討しているけれども、事業者のほうは運輸局という国土交通省、荷主は経済産業省ということで、いわゆる縄張りが違って、なかなか周知の徹底が難しいという、荒川委員からの話だったと思うんですけども、それを全国紙、地元紙、それから社会的な周知と個別周知に今後努めていくという方向が示されましたけれども、それについて、荒川委員のほうから発言があるようなので。どうぞ。

【荒川委員】 先月、物流大綱が閣議決定されましたよね。そのときの物流というものは、インフラ、こここのところのトラック運送事業のあり方について、大きく大綱の中に掲示されています。しかし、私たちのトラック運送事業者は6万3,000社ほどあって、そのうちの成長率からいくなれば、マイナス0.3%からの成長率なんですね、今の実態は。だからもうかっていないという話なんですよ。だから、これ以上運送事業が続けられないという。15兆6,000億の規模がありながらマイナス成長している事業環境は、多分運送事業以外ないかというふうな、今劣悪な事業環境にあるということを前提として、私たちは決して不当にもうけているとかいうことじゃなくて、それぞれの運送事業者全体

をトータルするならば、今赤字なんですよと。そういった社会構造になっているということも含めて、何とか今の料金・運賃並びに運送約款の見直し等が、今回、閣議決定された大綱に沿うものにつなげてほしい。そういったものを含めた中で、国民の皆様方に今の現状を訴えていただくやり方として、方法論として、先ほど申し上げた、いろんな紙面を通じてご案内させていただくのも一つの手じゃないかなと。いろんなやり方があるかと思えますので、一つのところだけハイライトとして申し上げて大変恐縮ですけど、そういった今の私たちの現状を含んだ中で、ぜひご検討いただければと期待しますので、よろしくお願いたします。

【坂本座長】 ありがとうございます。非常に大きな課題ですけれども、実証実験の2回目に入って問題点が出てきたと思います。実証実験をして解消できる部分と、荒川委員のほうから言われましたように、構造的に非常に劣悪な取引環境、事業者自身が赤字で運営しているという構造の中で、政府のほうもいろんな大綱を決めて、特に荷待ち時間等についての改善案、約款というのが出ているんですけども、周知徹底の部分を含めて、まだまだ課題は多いということです。ぜひ今日の発言につきましては、これは多分多くの方の合意の意見だと思えますので、記憶にとどめていただいて、中央に報告していただくと同時に、今局長のほうからも話がございましたが、具体的に周知徹底をどういうふうにするのかということと、それから、いつも会長等が言われていますけれども、今のトラック業界の抱えている構造的な状況、特に非常に厳しい環境になっているという構造について、認識をされた上で、この大綱をどういうふうに具体化していくのかという話も、また次回あたりに、少し周知徹底のあり方とか進展とか、ぜひそういうものを深めていく会議にさせていただきたいということで、一応時間が限られていますので、今の意見が皆様方の意見を代表していることにして、一応この議題については要望するということにしたいと思います。局長、よろしゅうございますか。

【加賀九州運輸局長】 結構でございます。

【坂本座長】 それでは、次の議題に移りたいと思います。働き方改革について、今注目をされている内容なので、労働局のほうからよろしくお願いたします。

【事務局】 熊本労働局労働基準部監督課の斉藤でございます。よろしくお願いたします。

今お話も出ておりますけれども、私のほうからは、本年3月28日に決定されました働き方改革実行計画のうち、長時間労働の是正の動きに関するご説明と、あとリーフレット

を1枚、一番最後の資料でございますけれども、職場意識改善助成金について説明をさせていただきますと思います。

それでは、働き方改革実行計画の関係でございますけれども、資料の3-1をごらんいただきたいと思います。実行計画自体は13項目で構成されておりますけれども、そのうち4の「罰則付き時間外労働の上限規制の導入など長時間労働の是正」の部分について抜き出したものでございます。最初に、これは全般といいますか、長時間労働の上限規制の全体の見直しの方向性でございますけれども、時間外労働の上限規制につきましては、週40時間を超えて労働可能となる時間外労働の限度を、原則として月45時間かつ年間で360時間として、違反した場合には、特例の場合を除いて罰則等を科すこととされております。

その特例の場合でございますけれども、臨時的な特別の事情がある場合として労使が合意して労使協定を結ぶこととなりますけれども、その場合においても上回るできない時間外労働時間を年間720時間、つまり月平均60時間とするとされておまして、かつ、年720時間以内において一時的に事務量が増加する場合について最低限上回ることでできない上限を設けることとされております。この上限につきましては三つございまして、一つ目が、2、3、4、5、6カ月の平均で、いずれも休日労働を含んで1カ月80時間以内を満たさなければなりません。二つ目が、単月では休日労働を含んで月100時間未満を満たさなければなりません。加えて、時間外労働の限度の原則は、月45時間かつ年360時間であることに鑑みまして、これを上回る特例の適用は、年半分を上回らないよう、6回を上限とすることとされております。

以上が、この罰則付きの時間外労働の上限規制の導入の内容でございますけれども、この実行計画を踏まえて、現在、厚生労働省の労働政策審議会におきまして、労働基準法改正案の内容が議論されておまして、結論が取りまとまったらということでございますけれども、早ければ秋の臨時国会にも法案が提出される可能性があるかと聞いています。

次に、実行計画の中の下の部分になりますけれども、現行の適用除外等の取り扱いが示されておまして、現行制度の適用除外となっているものの取り扱いにつきましては、働く人の視点に立って働き方改革を進める方向性を共有した上で、実態を踏まえて対応のあり方を検討する必要があるとされております。その中で、自動車運転業務の方向性につきましては、第2段落目の5行目からになりますが、「これに対し」ということで、今回は罰則付きの時間外労働規制の適用除外とはせずに、改正法の一般則、これは今ご説明した

上限規制を指しておりますけれども、その施行期日の5年後に年960時間以内の規制を適用することとしまして、かつ、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設けることとするという方向性が示されております。そして、その5年後の施行に向けて、荷主の方を含めた関係者で構成する協議会で労働時間短縮を検討するなど長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進することとされております。この協議会というのがまさに本協議会を指しています。

それでは、裏面をごらんいただきたいと思いますけれども、それに加えて、取引条件改善など業種ごとの取り組みの推進が規定されております。自動車運送事業につきましては、関係省庁横断的な検討の場を設け、ITの活用等による生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働を是正するための環境を整備するための関連制度の見直しや支援措置を行うこととして、行動計画を策定、実施することとされております。特にトラック運送事業においては、事業者、荷主、関係団体等が参画して実施中の実証事業を踏まえてガイドラインを策定します。これは本協議会で行っていくということでございますけれども、それと関係省庁と連携しまして、①から③の措置、支援策を実施することとされております。

その関係で、今ご説明しました関係省庁横断的な検討の場につきましては、資料3-2をごらんいただきたいと思いますけれども、本年6月29日に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が設置されまして、その第1回目が同日開催されたところでございます。その会議において、自動車運送事業における長時間労働を是正するための環境整備をするために、関連制度の見直しや支援措置に関する行動計画を策定、実施することとされておまして、そのため、8月ごろ、今月なんですけれども、今年、来年取り組む施策などを盛り込んだ当面の対応方針を取りまとめて、それをさらに検討を進めて、できるだけ速やかに政府としての行動計画を策定、公表することとしていると聞いています。

資料の働き方改革の関係につきましては、以上でございます。全体版につきましては、働き方改革の参考資料3をご用意しておりますので、後ほどご確認をいただきたいと思います。

もう一つ、職場意識改善助成金についてご説明させていただきたいと思います。リーフレットを1枚取り出させていただきます。職場意識改善助成金につきましては、この職場環境改善コースのほか四つございますけれども、トラック運送事業ではこのコー

スが利用しやすいということがございますので、このコースについてご説明させていただきます。と思います。

職場意識改善助成金は、労働時間等の設定改善によって、所定外労働の削減とか、年次有給休暇の取得促進に取り組む中小企業事業主の方を支援する助成金で、対象事業となる事業主の方は、左のほうでございますけれども、中小企業事業主の範囲の方であって、雇用する労働者の年次有給休暇の年間平均取得日数が13日以下であって、月間平均所定外労働時間数が10時間以上あるというような事業主の方が利用できる助成金でございます。この助成金の支給対象となる取り組みが、左の真ん中でございますけれども、成果目標の達成を目指して支給対象となる取り組みを実施していただくということでございます。成果目標としまして、年次有給休暇の取得促進であれば、目標として、年次有給休暇の年間平均取得日数を4日以上増加させていただくということでございます。bの所定外労働時間の削減につきましては、5時間以上の削減に取り組んでいただきます。そういった成果目標の取り組みのために、リーフレット裏面の一番上のところの支給対象となる取り組みを実施していただくということでございますけれども、幾つかメニューがございます。この中から一つ以上実施していただくことになっております。ここに取り上げている取り組みはトラック運送事業でも利用いただけるかと思っておりますけれども、特に右側の三つ目の丸のデジタル式運行記録計の導入とか、一番下の丸にアンダーラインが引かれていますけれども、運送業の自動洗車機の導入、更新などの取り組みがございます。

また表のほうに戻っていただきまして、こういった取り組みを実施していただくということで、評価期間につきましては事業実施期間中ということで、労働局のほうが承認させていただきます事業実施承認日から、今年度につきましては来年の2月15日までに、全部で3カ月間を自主的に設定して実施していただくことになっております。

右側の支給の額ということがございますが、取り組みの実施に要した経費の一部を、成果目標達成状況に応じて支給するということでございます。その達成状況に応じて支給割合が異なっておりますけれども、例えば、a、b、先ほど言いました年休の取得目標を達成して、所定外労働の削減も達成した場合には、赤字で書いていますけれども4分の3、上限額は100万円でございますけれども、その分の経費にかかった額を支給します。

利用の流れにつきましては、右下でございますけれども、申請書を提出していただいて、私ども熊本労働局、担当が今、雇用環境・均等室というところで実施している助成金で

ございますけれども、そこに提出をしていただいて、実施していただくということでございます。締め切りが10月16日となっておりますので、まだ利用可能でございますので、ご利用いただきたいと考えています。

簡単でございますが、以上が職場意識改善助成金の概要でございますけれども、このような労働時間短縮に向けた支援策を行っていることを委員の皆様にも知っていただきたいということでご紹介させていただきました。私の説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

【坂本座長】 ありがとうございます。働き方改革と関係した情報提供ということで、詳しいことはまた後でいろいろ伺うことにして、報告を受けたということにしたいと思えます。特に、関係省庁の連絡会議ができていますので、これは先ほどの意見でございますけれども、我々の手の及ばない経済産業省との関係というのは中央のほうでぜひ連絡をとっていただきたいと重ねてお願い申し上げます。

それでは続きまして、農政局のほうから農林水産省の補助制度についての説明をお願いいたします。

【田上九州農政局経営・事業支援部食品企業課】 オブザーバー参加をさせていただいております、農政局の食品企業課、田上と申します。本来ならば課長の甲斐が説明に上がるところでございますが、所用により出席できませんので、代理で参りました。よろしくお願いいたします。

着座にて説明させていただきます。

まず、お手元でございます資料4の説明の前に、農林水産省の農産物物流に関する取り組みについて簡単に説明させていただきます。昨年の11月29日に、政府の農林水産業・地域の活力創造本部において農業競争力強化プログラムが決定されておまして、このプログラムには全部で13の項目が掲げられておまして、その中の第2として、生産者が優位な条件で安定取引を行うことができる流通・加工の業界構造の確立という項目がございます。この項目の取り組み事項において、農産物の物流については、パレット化やICTを利用した共同配送等の効率化によりコストを削減するなどの取り組みを推進することが示されているところでございます。

農産物の物流につきましては、農産物の特性から長距離輸送や手作業が多く、物流への負荷が大きいことと、また人口減少や消費者ニーズの多様化など社会経済環境が変化する中で流通形態も変化していることなどから、このプログラムを受けて、農水省においては

経済産業省、国土交通省と連携して、農産品物流対策関係省庁連絡会議を設置しまして、昨年12月21日以降、生産者、中間流通事業者、運送事業者、小売事業者等の関係業界の皆さんを含めて計4回の連絡会議を開催しまして、農産品物流の現状やトラック輸送の現状等について議論を行いまして、29年度3月、年度末なんですけれども、農産品の物流の改善に向けた取り組みの方向性について中間取りまとめを行ったところでございます。中間取りまとめの具体的な内容については、出荷前、出荷時、幹線輸送、卸売市場への荷受け、小売店への配送に関してそれぞれの課題を洗い出しまして、その課題への対応方法について、パレット化や共同輸送、ICTの導入等について示しております。詳細の資料につきましては、農林水産省のホームページの食品産業の流通のページを開いていただきますと、農産物の輸送についてという項目がございますので、そこを見ていただければと思います。

また、本年の4月21日付で農水省の関係局長連名で、農林水産省が所管する各団体、生産者団体や卸売市場関係団体、小売団体等、150の全国団体宛てに農産物の物流改善・効率化に向けた取り組みの推進についての通知を发出しまして、一貫パレチゼーション化や共同配送、モーダルシフトについて、その取り組みの拡大を要請したところでございます。

こうした流れの中で、九州各県もそれぞれ、トラック輸送に関する取引環境や労働時間の改善に向けた協議会に、熊本県については前回の会議から参加させていただいております。

では、配付資料4を見ていただきたいんですが、カラーページのところの左下になります。青果物流システム高度化ということで、新たな技術を導入したモーダルシフト等の流通合理化ということで、これについては、産地における集出荷体制の効率化や遠隔地からの効率的な輸送の手段の確保等の課題を解決し、生産性の向上を図りつつ輸送の効率化により農業所得を確保するというところで、生産者、流通業者、実需者等が連携して行う、青果物のみなんですけれども、青果物流通の合理化・効率化を推進するもので、流通合理化や効率化を図る際に必要な技術実証、新たな技術を活用した低温輸送システム構築等を支援することとしております。

対象作物というか品目は、野菜、果実でして、事業実施主体は生産者、物流業者、実需者、地方行政機関等で構成された協議会が必須となっております。事業内容は、先端物流合理化技術導入への支援とか、最先端青果物長期保存技術導入への支援ということで、事

業実施は1年間ということでございます。補助対象経費は、協議会の設置の運営や実態調査に係る通信、運搬、印刷、旅費、賃金等と、導入実証に係る保冷車や保冷库等の機械・施設借上費、材料費、役務費の経費で、定額ということになっております。なお、リース物件とかに関しては3分の1を支援します。

資料の下のほうに、問い合わせ先が入っておりますが、確認したところによりますと、29年度につきましては7月4日までの公募で売り切れたという話を聞いております。また9月になると概算要求の情報が入ってくるのではないかと思いますので、そういった資料の提供はしていきたいと思っております。

また、この事業のほかに、集出荷貯蔵施設の設置など産地の競争力や合理化を図る取り組みに必要な産地施設の整備については、強い農業づくり交付金ということで、29年度予算で204億円を支援しているところでありまして、これらの産地施設設備についても、農産品の物流効率化に資するものと考えております。交付金でございますので、県の担当部署と話し合っただけのものではございませんけれども、こういった事業も使えるんじゃないかということでご提案でございます。

以上でございます。

【坂本座長】 非常に熊本には関心のある農林水産省の支援事業で、特に青果物の流通システムの高度化等の情報でございました。期限が切れている部分もあるようではございますけれども、概算要求等で具体的にご要望等、情報が知りたい場合には、改めて九州農政局のほうにご連絡をしていただきたいと思います。

今日は時間が非常に限られているわりには、中身が非常にたくさんございましたので、やや欲求不満なかなとも思いますが、今日は出席の方がちょっと時間が限られているということで、最後にトラック協会の会長の住永氏から、具体的には荒川委員が相当言われたと思っておりますので、重複を避けて感想等をいただければと思います。

【住永（豊）委員】 いろいろと規制をかけていただきましてありがとうございます。協会長の住永でございます。

この協議会は今日が6回目ということでございますけれども、この協議会は、私ども運送業界にとりましては、行政当局の国交省、陸運局、それから厚生労働省、労働局がこういった協議会を設定していただいている、また、参加していただいている委員の皆さんも、荷主企業様、それから労働界からも出席をしていただいているわけでございますので、大変に業界にとっては、私どもが日ごろ悩みを打ち明けることについて、こういった協議会を

開いていただいて協議していただくということは、大変ありがたい会だと認識をしているところでございます。

6回目となりますので、もう一回、最初の目的といいますか、そういったところを振り返ってみますと、この協議会で目的としたところは、トラックの取引環境の改善、あるいは労働時間の抑制に関する協議をやっていこうということでございまして、これが目的なわけですが、この背景は何かといいますと、一つは、やはり人手不足、運転手不足によって運送業界が担っている役割が果たせなくなることによる経済への影響、そういったものが大きいのではないかと思います。もう一つは、厚生労働省さんのほうからしっかりとご指摘を受けていますが、脳疾患あるいは過労死が運送業界は他産業に比べてランキング1位にあるということで、そういったところを改善しなくてはいけない、だから、こういった協議会を設けて、労働環境等を改善していこうじゃないかということだと思います。

中央協議会でも大きな問題をいろいろ取り上げていただいているわけですが、今、国のほうで、安倍総理をはじめとして、運送業界で今まで経験したことのないくらいいろんな取り組みをやっていただいているんですね。この協議会をはじめとしまして、サービス業の生産性向上に関する委員会、運輸業もこれに含めていただいて、対象にさせていただいた。あるいは、適正運賃検討のワーキンググループ、これが先ほどから話がある約款の改正にまでたどり着いたわけございまして、私ども運送業界でなかなか手がつけられないところを、官のほうでこれだけ主導してやっていただいている。私たちはこの機会を逃してはならないという思いが非常に強くあります。

適正運賃の収受の問題というのは、最終的には契約の書面化というのが、かつてよりずっと言われてきたんですけれども、これにしっかり取り組んでいかなくてはならないということで、熊本県トラック協会としまして、荒川さんに適正化委員会の委員長をやっていただいているんですけれども、会員さんにこういった事情をよく知ってもらう。やはり、いろいろ施策はやっていただけるんですけども、最後は私ども自身がこれをしっかり理解して、お客様に「こういう状況でございます。ご理解ください」ということが言えなければ、やっぱり前に進まない。そういったことから、もう既に決定していることで、各地域に向いて、そして会員さんと約款の問題等々に関しての説明会をやるということで進めていただいているところです。

それで、こういった状況の中ですけれども、今非常に詳しくいろいろご説明をいただき

ました。働き方改革、この中身に私は全然納得できない、そんな思いがしています。せつかくこれだけの協議会等もやって、働き方を改革しようということでいろんな取り組みを
していただいているんだけど、960時間、これは実態を考慮してということがあり
ますけれども、実態を考慮すると960時間だったらせんほうがいいんじゃないかとい
ぐらしいの思いです。720時間というのも5年間の猶予を認めていただいていたんです。
施行後5年間ですからね。その5年間は猶予することまで認めていただいていたから、
私は施行に1年かかるのか、2年かかるのか知りませんが、六、七年ぐらいかけて
720時間が守れるようにならにやいかんと、努力せにやいかんと思っておったところが、
5年後に960時間にしましょうと。960時間だったら、新聞報道等によりますと、休
日労働は含まないというふうに解釈するらしいんですが、そうすると、今とちょっと変
わらんやないかと、そういうことだと、このようにやっているのが全く無駄じゃないかと
いった感じさえしております。

今日は、山野委員長のところでしたかね、何か署名運動をやっているような話を聞いて
おりますけれども、これは私どもも一緒に……。この問題は、私どもの業界自体もどうも
曖昧なんです。はっきりしないです、全国のレベルに行きましても。けども、ここは
ほんとうに、今こういうふうに行っていることの一番大事なところをチャラにするのかど
うかの問題なものですから、やっぱりもう一回仕切り直してしっかりやらせていただき
たいという思いがします。

山野さんのところでもしっかり頑張っていたら、私どもは非常に……。やっぱり
運転手諸君が誇りを持ってやろうじゃないかと言っても言えないですよ。ほかの産業は7
20時間ですよ。これは建設業、昔は土方という言葉もありましたが、店員も工員もみん
な720時間で飯を食える。720時間で健康を守りなさいと言いながら、運転手は96
0時間で飯を食いなさい、あるいはそれまで働いて、過労死でも心臓疾患でも第1位を何
とか改善しようとしているときに、これをどうもないがしろにするような960時間とい
うのは、安倍総理以下、関係閣僚の皆さんも出席された3月28日の働き方委員会ですか、
協議会ですか、ここで何か決まったという突然の話だったので、ちょっと驚いたんですけ
ど、ここは何とか、せつかくこれだけ皆さんにご理解いただくようにやっているさなかで
すので、ぜひもう一度、国土交通省におかれても、それから厚生労働省におかれても、考
えていただけたらどうかという要望を申し上げたいと思います。

それからもう1点、荒川委員のほうから、荷主さんへの周知がなかなか難しいというこ

とでありましたが、まさにそのとおりでありまして、私どもも今いろんな会合が熊本でありますけれども、そういったところに私どもが呼んでいただいたときには、私は出かけて行って、主催者の方というよりも、参加されている方に語りかけをやっていきます。理解してくださいと。ほんとうに運転手さんが足りなくなったときに、皆さんどうなるんですかと。弊害はどうするんですかと。大変な問題なんですね。今のドライバーの年齢構成からいったら、少なくとも5年間で10%、10年間で20%ぐらいドライバーが足りなくなりますよ。それを、やっぱり社会全般に知っていただきたいという思いで、今いろんな活動をしているところですが、なかなか産業界で一遍にというのは難しいです。

今日は、こういったことを知っていただくために、運輸局のほうから各報道機関のほうにご案内をしていただいたと聞いていますけれども、県庁のメディアさんが集まっているところは何ですか、私どももそこに情報を入れまして、ぜひ取材をしてくださいということをお願いをしました。今日は熊日さんからお二人来ていただきました。編集室長さんを筆頭に出席をいただきまして、こういったことをやっぱり地元紙で報道していただくとうとうとですたいね。ぜひひとつ、そういったところにもお力添えをいただけたらと思います。これは決してひとえに運送業のためだけではありません。やっぱり社会全体に大きな影響があるということで、こういったことを社会全体に知っていただくために、そういった報道をやっていただけたら助かるなという思いでございます。

時間がありませんが、あと、適正運賃の問題に関連してですけれども、今いろんな具体的な施策をやっていただいているから、私どもはこれを一生懸命勉強しています。そして、これを会員さんにわかっていただくように、そして、会員さんから各荷主さんにご説明申し上げて、そしてご理解いただくような活動をやろうということで力を入れているんですが、ただ、やっぱり適正運賃は論理的には非常にわかるんです、このとおりだという思いがしますけれども、それをご説明したら荷主さんがそれだけ負担できるかということになると、なかなか難しい。今年、大手企業はリーマンショック以来の最高の利益だそうなんですけれども、今、赤字企業が6割から7割と多い中で、一般的にはそういったものはよその問題であって、なかなかそんな状況ではないわけです。いつも私も引き合いに出すんですけれども、昔は国鉄が赤字の中でやりよったということだけでも、今日は農政局のほうからご出席いただきましたけれども、いろんな助成措置があります。そういった中で、農産物のほうで、熊本県は農産物が非常に重要な生産物ですので、何か農家に対して、農産物輸送の高速料金等に使えるような補助をいただけると、そういったものが適正運賃の原資

になるのではないか。今、農家の方に全部、私どものほうから求めるだけお願いしますというのなかなか難しいです。やめていく人が多いところですからね。そういったこともちょっと思ったところです。

最後に、同じような問題では、軽油引取税の暫定税率、これはほんとうに何とかしてもらいたい。これが廃止されれば、私どもにとって相当助かる財源になります。

済みません、長くなりました。お聞き苦しい点があったかと思いますが、どうかひとつお許し願いたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

【坂本座長】 ありがとうございます。今、トラック協会の会長としてのご発言でございましたので、大変重い発言だと思えます。特に720時間をどういうふう守っていくのかというのが、960時間になってしまうと、今までの努力がということは、これは労使等、関係者にとって大変、トラック業界全体の厳しい状況がそのまま残されてしまうというご発言でございました。これについて、ここで議論できる状況ではございませんけれども、次回ぐらいにトラック協会のご意見と、全体の方向もあると思えますので、業界全体としてこういう状況をどうやって打開するのかについて、ぜひご提案をいただきたいと思えます。また、荷主サイドの周知不足ということは先ほどもございましたし、もう一つの適正化事業も荒川委員が委員長をやっていることでもございますので、トラック業界としても、業界の改善のためにどうするのかということ、関係部局ともお話しの上、少し解決策であるとか、具体案を出していただければと思えます。

今日の議題につきましては、基本的な議事といえますか、提案の部分は一応終了ということでございますので、事務局のほうで何か追加がございましたらお願いいたします。

【事務局】 事務局からのご案内です。本日の協議会の議事録につきましては、取りまとめ後に第6回議事概要として九州運輸局のホームページに公表を予定しております。それから、次回の協議会につきましては、中央協議会の開催状況やパイロット事業の進捗状況を見まして、開催日程を改めてご案内を差し上げる予定ですので、こちらもよろしくお願いいたします。

以上でございます。

【坂本座長】 どうもありがとうございます。全部公開ということで、ホームページ等に載るということでございます。

今日の話は、トラック業界の状況というだけではなくて、日本経済の根幹にかかわる物流の骨格に大きな問題提起もされたと思えます。今日メディアの方もたくさんおいででござ

ございましたけれども、第1回目よきの状況の改善案がかなり具体化をしてきたと同時に、残念ながら、一番重要な部分については問題の解決にはまだ至っていないという部分もございまして、これは業界だけの問題ではなくて、日本経済の根幹にかかわることということで、また次の協議会に向けて、いろいろな課題、あるいは解決策が出てくればと思ひます。

今日は大変時間をとりましたけれども、一応全ての議事が終わったということで、私の座長の責務は終わらせていただきます。大変ありがとうございました。

4. 閉会

【事務局】 坂本座長、ありがとうございました。

最後に、本協議会の閉会に当たりまして、熊本労働局労働基準部長、横田哲よりご挨拶を申し上げます。

【横田熊本労働局労働基準部長】 皆さん、ほんとうにお疲れさまでした。熊本労働局労働基準部長の横田でございます。

各委員の皆様方におかれましては、本日は大変お忙しい中、ご出席いただきましたこと、また熱心なご議論をいただきましたこと、まことに感謝申し上げます。

時間も押しているようでございまして、最後に1点だけ。先ほど事務局から説明がございましたように、本協議会の取り組みにつきましては、働き方改革実行計画に盛り込まれたところでもあり、本協議会はこれまでも増して重要な位置づけとなったものと考えております。業務の内容や成果が注目されるのではないかと思っているところでございまして、各委員の皆様方におかれましては、お忙しい方ばかりだと存じますが、本協議会に今後ともご協力をお願いして、まことに簡単ではございますけれども、閉会の挨拶とさせていただきます。

本日はまことにありがとうございました。

【事務局】 ありがとうございました。

長時間にわたり熱心なご議論をいただきまして、ありがとうございました。

以上をもちまして、本日の協議会を終了いたします。

本日はまことにありがとうございました。

— 了 —