

## 第7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12月18日（月）

### 1. 開会

【事務局】 定刻になりましたので、ただいまより第7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、年末のご多忙の中、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、どうぞよろしくお願いいたします。

これから先は座っ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、こちらにホッチキスどめで委員名簿と出席者名簿、それから配席図をつけております。それから、資料1としまして、トラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取り組みについて、それから資料2としまして、働き方改革をめぐる動きについて、それから資料3につきまして、平成28年度のパイロット事業、それから、済みません、印刷の関係でちょっと文字が切れておりますけれども、資料4としまして、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善熊本県地方協議会」におけるパイロット事業報告書（概要版）、それから資料5、農林水産省の取り組み、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。本来、お一人ずつご紹介すべきところでございますが、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、人事異動によりおかわりになられました委員の方についてのみご紹介をさせていただき、そのほかの委員の皆様につきましては、お手元にお配りしております委員名簿、それから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、ご紹介します。

日本通運株式会社熊本支店、有田正己様でございます。

【有田委員】 有田でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 また、本日は、高杉典弘九州運輸局次長が新たに局長代理として出席をしておりますことをご紹介します。

【高杉九州運輸局次長】 高杉でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局】 このほか、オブザーバーのご出席をいただいておりますので、ご紹介をいたします。

本協議会のパイロット事業の事務局、株式会社運輸・物流研究室客員コンサルタント、田宮一昭様です。

【田宮客員コンサルタント】 田宮でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 田宮様には、本日、パイロット事業の進捗状況について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。

【田上食品企業課流通・企業係長】 農政局でございます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 田上様には、本日、農林水産省の取り組みについてご説明をいただきます。

あと、本日、突然の都合により欠席者が出ております。

まず、津埜運送株式会社代表取締役、津埜高則様がインフルエンザにより急遽欠席となっております。それから、配席図のほうに書かせていただいておりますけれども、九州運輸局自動車交通部長の家邊につきましても、急遽、業務により欠席となっておりますことをご報告いたします。

## 2. 挨拶

【事務局】 それでは、本協議会の開催に当たりまして、熊本労働局、横田労働基準部長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、こんにちは。熊本労働局労働基準部長の横田でございます。

本日は、各委員の皆様方、年末の大変お忙しい中、また、最強の寒波到来ということで、ほんとうに寒い中、ご参集いただきまして、まことにありがとうございます。

さて、本協議会でございますけれども、今、司会の方からのご報告にもありましたように、通算して本日で7回目の協議会でございます。今年度に限っていえば、2回目の開催

ということになります。

本日は、お手元の議事次第にありますように、全部で五つの議題からなっております。まず最初の議題として、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、そして、二つ目の議題として、働き方改革をめぐる動き、この両方につきまして、まず事務局よりご説明をさせていただきます。

続きまして、三つ目の議題として、各委員の取り組み状況につきまして、意見交換を行う時間をとりますので、活発な意見交換をお願いできればと思っております。よろしくお願いたします。

続いて、四つ目の議題として、現在実施しておりますパイロット事業について、その進捗状況の説明と中間報告を経た後、最後になりますが、農林水産省様の取り組みについてご説明をいただく予定にしております。

このように本日の議題は多岐にわたるところでございませけれども、各委員の皆様方の忌憚のないご意見をいただきまして、本日の協議会も実りのあるものとなることをご祈念申し上げて、私からの開会の挨拶とさせていただきますと思います。本日はどうぞよろしくお願いたします。

**【事務局】** 横田部長、ありがとうございます。

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】** 皆さん、こんにちは。座って進行させていただきます。

今、横田基準部長のほうからお話ございましたように、今日は議題が五つ用意されております。前回までは、取り組みの状況、それから、いろいろな法律の流れとか盛りだくさんでございましたので、どちらかという説明を聞いていただくということが多かったんですが、それを踏まえまして、前回も幾つご意見をいただいておりますけれども、時間をとって、委員の皆様方から、この間の取り組みや感想、ご意見をいただきたいと思っております。ぜひ建設的なご意見をいただければと思っておりますので、議事進行にご協力よろしくお願いたします。

それでは、早速ですが、議題1の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いて、これは一番大きなこれからの議題でございますので、事務局のほうから報告いただきます。

【事務局】 九州運輸局自動車交通部貨物課課長の大迫でございます。

それでは、資料1をごらんください。

表題は、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いてということでございます。前回の協議会からこれまでの間の中央の動き、それから、九州で取り組んだ動き等を若干説明させていただきたいと思っております。座って説明します。

開いていただきまして、1ページ目です。

これは前回も示しておりますけれども、3月に策定されました働き方改革実行計画の自動車部門の計画ということで、今後、法律が出るということですが、改正法施行の5年後に年960時間の上限規制を適用する、罰則つきで準拠することが決まっております。これはもう前回もお示ししたとおりの内容でございますので、一応おさらいということでございます。後ほど労働局のほうからも話があると思っております。

次のページでございます。

この実行計画に基づいて、今後の自動車運送事業の働き方改革に関する取り組みにつきまして、関係省庁連絡会議というものが6月29日に立ち上がっております。そして、8月28日に第2回の連絡会議がございまして、当面の対応方針として、直ちに取り組む施策を取りまとめたところでございます。これにつきましては、今後の働き方改革について、制度の見直しとか支援措置に関する計画を策定したり、計画的に推進するための取り組みということで取りまとめられてございます。

8月28日に取りまとめた内容が、次のページのポンチ絵になります。表題にありますけれども、「長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル」という形で、今年度から来年度に向けて63の施策に取り組んでいくと。そして、関係省庁連絡会議ということで、警察、農林水産省、国交省、環境省、経済産業省、厚生労働省等、それぞれが取り組むべき事項を取りまとめております。

その中の自動車運送業として、トラック、バス、タクシーの各施策がまとめられておりまして、黄色の網かけをしているところがトラックに関することになります。これらのトラックに関する施策をやっていく、これに基づいて、来年度に向けての予算要求、それから計画を検討してほしいということでございます。

下のほうに矢印がありますけれども、平成30年度の予算要求、それから制度の見直し等を検討していく。それから、年が明けて30年春までに、各行動計画を策定、公表するという形になっております。

この中で、それぞれの施策については、これまで取り組んできた内容を取り上げてございます。協議会の運営についても、この中に入っています。あと、制度的な荷役時間の削減とかパレット化、後でお話ししますけれども、そういう内容が入っているところがございます。また、高速道路の利用、それから繁華街での荷役車両の駐車場所の対策などが入っているところがございます。生産性の向上、それから人材確保、これも今一番の問題でございますけれども、女性の働き方等も含めて検討していく。それから、3番目が取引環境の適正化ということで、今年度、約款の改正も含めて、荷主勧告制度の運用の見直し等、これまでやってきたことを展開していくという内容が出ております。

次のページでございます。

これは、その内容に関連した施策の関係でございますけれども、特に中継輸送について、地方でいえば、中央までの長距離輸送について、労働時間の改善のためにこういう取り組みが必要だということで、昨年まで実証実験をいたしまして、中継輸送のガイドブックとか手引書等をまとめまして、これを周知して広げていこうという段取りになっております。これまで各地で開いております生産性協議会、生産性向上セミナー等でも、こういうガイドブック、手引を利用しているところがございます。内容については、こういうマッチング等をしないとなかなか進んでいかないということで、こういう施策を支援していこうということに取り組んでおります。また、来年度はブロック間をまたいだ実験を本省のほうでは考えているという話も聞いております。

次の5ページでございます。

これも同じように今後の取り組みでございますけれども、やはり荷役に対して待ち時間が発生しているということで、荷主さん等の物流拠点のトラック予約システムの導入等が必要ということで、これも補助していくことになっています。これにつきましては物効法の支援を受けられるということで、現在も支援しておりますけれども、来年度から物効法の認定を受けまして、今後も支援をして充実させていくという取り組みでございます。

次の6ページでございます。

これはトラック運送における生産性向上セミナーの開催状況でございますけれども、昨年度は国交省の主催でブロックごとに開催しておりました。今年度は各県トラック協会、それから国交省等が主催するということで、各県で開催しております。内容につきましては、昨年作成されました適正な取引条件への改善についてのハンドブック等を利用した展開、それから、先ほどもありましたけれども中継輸送、それから、生産性向上に関する手

引ということで事例集を取りまとめておりますけれども、これについての周知セミナーを開催しているところでございます。

九州におきましては、下のほうに書いておりますけれども、最初、6月に大分で開催されまして、秋以降、各地で開催しているところでございます。ここ熊本も11月16日に生産性向上セミナーが開かれました。標準約款の改正の周知もあり、その機会に荷主の方々にも連携していただくということで、荷主のほうにも幅広く参加を募っていただきまして、参加者90名のうち30名ほどが荷主、それから経済団体等の出席をいただいたということで、盛況だったとお聞きしております。トラック協会の皆様には、大変お力を入れていただきまして、ありがとうございました。

この際には、九州経済産業局、それから、今日来ていただいておりますけれども、農政局の方にも荷主への呼びかけを協力いただいて、周知をしたところでございます。今後、宮崎、鹿児島、大分のほうでも開催することになっております。また、年明け17日には熊本で経営セミナーということで、荷主様を対象にセミナーを開催していくと聞いているところです。

それから、次に7ページでございます。

取引条件の改善に関する関係省庁連絡会議ということで、これも前回もお示ししてありますので、さらにといいますか、取り組んでいきたい内容でございます。この連絡会議に基づいて今年改正を行ったのが、下に書いておりますけれども、荷待ち時間の記録の義務づけや荷主勧告制度の運用改善、それから標準運送約款の改正、これは運賃・料金検討会のほうにも議論が入っておりますけれども、こういう形で取引条件の改善について国の施策を取りまとめて展開したという資料でございます。

あとは、次のページに荷待ち時間の記録義務づけのパンフレットをつけております。荷待ち時間の義務づけにつきましては、当然、運送事業者の方々に義務づけということでございますけれども、荷主都合の場合に記録していただくという形で、現在の実態を把握するという意味もございます。それから、荷主勧告制度への資料という形で、これを始めたところでございます。

そして、7月にトラック協会を通じまして、実態のサンプル調査を行ったところでございます。次の9ページでございますけれども、5,000事業者へ調査票を配布いたしまして、7月の運行について報告をいただいたところでございます。調査結果につきましては、4,000件の回答がございまして、下のような円グラフがありますけれども、30

分から1時間半が半数を占めているという形で、多くの荷待ち時間が出ているという実態が出てきたところでございます。

そして、詳細な分析は今現在やっているところでございますけれども、右側に輸送品目別というのがあります。荷主様の種類、運ぶ物によって割合が違ってきていると。どこのどういう業種とか荷種が待ち時間が多いかということでサンプルをとったということでございます。これは今、上位5位ということで業種が出ております。加工食品の荷待ち、それから建設業界、あと紙・パルプ、飲料等ということで、やはり業種によって荷役の作業のやり方などが違ってきているというのが出てきているところです。これは、今後また内容とか時間の関連性を分析しながらご報告すると本省のほうから聞いておりますので、そのときはお知らせしたいと思っております。

あと、次のページでございませう。

約款の関係につきましては、今年の4月に改正、告示されまして、11月から施行されたということで、皆様方には手続等をしていただいているところでございませう。運賃・料金の届け出をしていただいていると。

これについては、荷主への周知を、先ほどの荷主セミナー、それから、ほかの各団体、次のページですけれども、協議会等を通じて周知しております。それから、運輸局、支局から商工会議所、農協等団体に直接面接いたしまして周知をしたところでございませう。九州では、80カ所を超えるところに直接出向いたり、あるいは郵送でお願いをしたりして周知をしているところでございませう。

それから、トラック事業者にも各種説明会等を開催しております。九州管内でも25カ所、あとトラック協会の各支部等も含めて周知をしていただいたところでございませう。また協会未加入の事業者についても、郵送やはがきとかで改正されたことの周知を行ってきたところでございませう。

以上で、これまでの取り組みについてご説明を終わります。

**【坂本座長】** ありがとうございます。特に、トラック、バス、タクシーの働き方改革の資料の3のところは、かなり具体的に話が出ておまして、荷役時間削減、パレット化等とか運転以外の業務の効率化とか、全部実現したらいいなという話です。これは取り組み方ですよ。今後課題にしていくということです。こういうことを含めまして、何かご意見ございましたら。もしあれでしたら、3番目の皆様のご意見を伺うときにもまた時間をとりますので、そのときまでにお考えをいただきたいと思ひます。

それでは、議題2に移ります。関連していますので、よろしくお願いします。

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

資料2をご用意させていただきましたけれども、私からは働き方改革をめぐる動きについて説明をさせていただきます。座って説明をさせていただきます。

前回、第6回協議会におきまして、先ほどお話がございましたけれども、今年3月28日に策定をされた働き方改革実行計画のうち、罰則つ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内容について説明をさせていただきました。この実行計画を踏まえまして、厚生労働省に労働政策審議会というのがございますけれども、その審議会において時間外労働の上限規制等について検討が行われまして、1ページ目になりますが、6月5日に厚生労働大臣宛てに建議が出されました。その建議を踏まえて法律案要綱の策定に向けて検討が行われているということをご説明させていただきました。

本日は、その後の動きについて説明させていただきたいと思いますが、9月8日に法律案要綱について労働政策審議会に諮問が出され、検討が行われまして、同月の15日に厚生労働大臣宛てに答申が送られています。

答申された法律案要綱の概要については――1枚おめくりいただきたいと思いますが、法律案の名称は、一番上ですけれども、働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律案要綱というものでございまして、目的は、その下ですけれども、労働者がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する働き方改革を総合的に推進するため、長時間労働の是正、多様で柔軟な働き方の実現、雇用形態にかかわらず公正な待遇の確保等のための措置を講じるものでございまして、大きく分けて三つございます。

IからIIIでございまして、Iが働き方改革の総合的かつ継続的な推進、IIが本協議会に直接関係するレベルでございまして、長時間労働の是正、多様で柔軟な働き方の実現等、IIIが雇用形態にかかわらず公正な待遇の確保ということでございます。内容につきましては改めてご説明いたしませんけれども、2ページ目以降が詳細ということになっておりますので、ごらんいただきたいと思います。3ページ、4ページ目が長時間労働の是正に関する法律案の内容になっております。

今後の動きですけれども、閣議決定され次第、国会に法案が提出される予定ですが、今はまだ報道ベースの情報しかございませんので、おそらくということでは申し上げられませんが、年明けて始まります通常国会の会期中に、この法案が提出されるのでは



ないかと思っているところでございます。

簡単でございますが、資料2につきましては以上でございます。

**【坂本座長】** ということございまして、労働時間に関する制度について、特にⅡの長時間労働の是正は次の国会で提案されるのではないかとのことですので、法律的にはだんだん整備されてきます。今、斉藤さんのほうから説明がございましたが、斉藤さん、要するに、こういうことが決まってくると、今の働き方改革というか、長時間労働に法律の縛りができるということでしょうか。

**【事務局】** そうですね。3ページ目、4ページ目をごらんいただきますと、資料1にもございましたけれども、上限規制ということで、今問題になっている自動車運送業につきましては、3ページ目の表のところでございます。一般的には、この法案で上限規制がかかるということございまして、年間で720時間という上限があります。原則として、月45時間、年360時間というのが法律上書かれると。今は告示で書かれておりますけれども。これについては、臨時的な特別な事情がある場合についても、最大、年で720時間、単月で100時間、複数月平均で80時間という限度が法律上に明記されて、これを守っていただかない場合には罰則がつくということが、法律案の大きなポイントだということでございます。

**【坂本座長】** さらっと言われましたけど、ここが一番大きな問題です。720時間が法律に明記されるということで、すぐに罰則ということではないけれども、そういうふうな縛りが出てくると考えてよろしいわけですね。そうすると、この会議では、こういう上限ができますよということを頭の中に入れながら、労働時間の改善と取引環境の整備というのをやっていくんだと。こういう話は前回から出てまいりました。

事務局のほうでは、次のところで意見交換の時間も用意をしております。具体的な形としてはパレットによる輸送ということもあるわけですが、それを含めて議論いただきたいと思いますので、事務局のほうから提案をよろしくお願いします。

**【事務局】** 次の議題ということで、各委員の取り組み状況をお話いただくということでございます。

なぜここですということですが、今年度熊本では、荷役輸送現場の改善、見直しということで、後ほどご報告があるということでございます。九州各県でも、長距離輸送、長時間運転の改善に向けて、中継輸送、あるいはモーダルシフトに取り組んでいるところがございます。この協議会も3年目ということで、来年度については、これまでの成果を

横に広げていくということでございますので、各委員の皆様方のこれまでの改善の成果とか、あるいはここが難しいとかいうことをもう一度お出しいただいて、今後の課題解決策について意見を交換していただきまして、これまでの取り組みを広げて参考にしていただくということも必要かなということで、今回の意見交換という場を提供していただくことになりました。

先ほど座長のほうからありましたパレット化の関係につきましては、本日も農政局の方に来ていただいております、後で説明があると思いますが、中央のほうでも省庁連絡会議ということで農産物の物流の連絡会議が開かれておりまして、パレット部会というのが先日発足しまして、本年度中にその取り組みについて取りまとめをするということをお願いしておりますので、荷役についての現実とかパレット化する際の課題、実際にやっている方がいらしたら、そういう輪台も提供していただければと思っております。それに限らず、いろいろお願いします。

**【坂本座長】** ありがとうございます。パレット化というのが具体的な成果を上げやすい項目であることと、取り組んでいただいた事業者のほうでもいろいろな課題があったらろうということがございますので、それが一つの事例なんです、今までのところで、働き方改革も含めて、大きな枠組みも決まりつつあります。また、これまでの成果や取引環境と労働時間の改善について、皆様方も具体的に取組まれたり、いろいろ感じていることがあると思います。そんなにたくさん時間はとれませんけれども、せつかくの機会でございますので、お一人ずつご意見をいただければと思います。もしそのときなかったら後でもう一回聞きますので、山野さんのほうからお願いします。

**【山野委員】** お疲れさまです。労連の山野です。

私たち労働組合の立場としましては、各企業の産別の枠を越えた取り組みということで、夏以降、秋の臨時国会に向け、上限規制法の撤廃に向けた請願署名の取り組みをやらせていただきました。衆議院選挙の関係で取り組み期間が延びたということもありますけれども、当初100万人署名ということで取り組んだ結果、11月末ではその倍近くの180万以上を集めることができたということで、協会長をはじめ、ご努力いただいた皆さんに感謝を申し上げたいと思います。詳細は明らかにはできませんけれども、今後、来年の国会に提出をするならば、労働組合としても関係議員の皆さんと協力をして、この上限規制の導入に向けて取り組みをしていきたいと思っております。

以上です。

【坂本座長】　　ということで、労働組合もそういう取り組みをしているということです。

交通運輸のほうではパレット化も含めていろいろご尽力いただいたんですが、住永社長のほうから感ずるところを。何でもよろしゅうございます。

【住永（金）委員】　　パレット化については、25メートルのトレーラーが使える、21メートルのトレーラーが使えるというような法改正がありまして、21メートルのトレーラーで行くと、今まで3台行っていたトラックが2台で済むというようなことで、ドライバーにトレーラーの免許を会社で取らせるようにしました。ところが、今トラックを発注して、来年の暮れだそうでございます。1年半かかると。そういう規制を緩和するんなら、即刻車をつくってくれと。お客さんのほうにはそういう提案をしているわけですけども、こういう話を3台や2台半の判断というのが大事ですよ、すごくCO<sub>2</sub>削減に役立っている。しかし、トラックは今も、来年の暮れに来るかなというのが実態でございます。できるだけ改革のためにそういう準備もしていただきたい。パレット化についても、もうお客様は今わかっておられます。

【坂本座長】　　ということで、現時点のそれへの対応がうまくいっていないので、せっかく社長もそうやって檄を飛ばしているのにうまくいかないという問題があるんだという、これは現実問題です。

じゃあ、武藤さん。

【武藤委員】　　パレット輸送も規格をちゃんとしないと乗らんですよ。

【坂本座長】　　なかなかうまく実用化できていないという話なんですが、じゃあ、上田さん。

【上田委員】　　済みません、上田と申します。

多分、熊本交通運輸さんは長距離に関して、手野運送の社長のところも、天草からの長距離ですね。

【坂本座長】　　そう、長距離です。

【上田委員】　　私のほうは、大体メインが九州管内ですので、そういう状況で選ばれているというところもあると思います。

熊本県下に配送してまして、当社は主に2トン、3トンです。4トン型まで全部あるんですけども、割合として2トン、3トンがメインを占めておりまして、台数的には70台弱いると思います。そういう状況の中で、九州管内ですので、正直言いまして、労働時間短縮に当たっては、まずドライバーの出勤日数を調整したり、お休みをきっちり取り

入れたりしております。

当社として部署を分けると、熊本県内で走るところは、労働時間は何とかクリアしています。当社は倉庫で請け負って南九州に配送している断熱関係があるんですけれども、これは南九州を走る関係で、やはりどうしても一人、二人労働時間が超過します。これを緩和するに当たっては、余剰の人間を入れてローテーションで回しながら時間調整をしていくということに取り組まないといけません。

それと、フリー班といいまして、当社は熊本管内、九州管内を走っている4トン大型がフリーなんですけれども、これに対しては一人、二人だけが労働時間をちょっと超えています。100時間ちょいですね。やはり100時間未満となると、80時間までは努力していかないとできかねています。できている社員とできない社員と超えている社員というところで分類をしながら、何でそういうふうに過度な分野が出てくるのかというところを調査すると、どうしても使い勝手という中での回転がきくドライバーということで、なかなか調整がつかない。九州管内は全体的にフリー班で、ほとんど2名なんです。2トン、3トンの南九州方面だった人も一人、二人います。そういう調整で組まれて含まれていっていますので、随分改善ができていますと思います。

ただ、今一番の問題は、労働時間を短縮するに当たって、アンビバレンスな部分を見ると、やはり労働者の賃金ということになると思うんですよね。賃金を底上げしていかないとよそに移ってしまいますので、少しずつ底上げしていきながら労働時間を減らすということを、ここ1年間ずっと当社ではやっているところです。削減しながら賃金を上げていくというふうにやっているところです。

【坂本座長】 この会議が始まる前と今とを比べると、そういう改善が進んだということですね。労働時間を減らしながら賃金を上げて、経営的にもぎりぎりやっている。

【上田委員】 そうですね。

【坂本座長】 その場合、九州管内ですけど、やっぱり超える、超えないというのは、個人的な努力というか、社長の目から見て、できる人とできない人がどうしても出てくる。

【上田委員】 そうですね。

【坂本座長】 できない人はどういうふうにしたらいいんですか。

【上田委員】 できない人ではなくて、会社の……。

【坂本座長】 会社のシステム。会社の時間。

【上田委員】 会社の荷送り等の仕事の受注の状況というところでのバランスで、やは

りどうしてもちょっとお願いねというところで、稼働日数を含めて稼働させているということですか。

【坂本座長】 休憩時間は、熊本市内の場合とはとれるけれども、出ていったときは、荷受けとかなんかの時間で細切れになるということですか。熊本市内だったら……。

【上田委員】 当社としては、先ほどの待機時間の30分というものに関しては、お客さんで待たせていただくことはあまりないですよ。

【坂本座長】 なるほど。

【上田委員】 はい、ないですね。だから、その関係は多分ないと言っていいと思います。

【坂本座長】 じゃあ、南のほうに行くときはローテーションですから、人を採りさえすればローテーションで回せると。その問題なんですね。

【上田委員】 当社といたしましては、その問題です。

【坂本座長】 だから、それを雇えるかどうかのところに、今ぎりぎり来ていると考えてよろしいですか。

【上田委員】 そうですね。

【坂本座長】 どうもご苦労さまです。

【上田委員】 ありがとうございます。

【坂本座長】 じゃあ、下川さん。

【下川委員】 下川と申します。

私のところも、大型車から2トン車まで長距離も含めてやっております。長距離のほうは、出勤時間も13時なり14時なりのフレックスな出勤で、なるべく13時間という部分と16時間という部分をやって、今80時間以内を目指して頑張っています。

長距離のほうは、今まできちんとデータがとれていなかった部分をとり出したわけで、強制的に休ませる方向に持っていくと、ドライバーさんは今まで自分の好きな運転の仕方です。来ているものから、最初は少し嫌がるんですけども、それを8時間、10時間休めるときは休むような形で、3時間、4時間で動くなと言って、拘束時間もきちんと守らせるようにやって、大分時間外を削減しているところです。

あと、2トン車とかのチャーター便があって、普通だったら20分から25分ぐらいで行くんですけども、どうしても朝夕のラッシュで、行きも50分、帰りも50分ぐらいかかります。お客さんところは8時半から5時半の仕事なんですよ。だから、点呼をやっ

て会社を7時半に出して、お客さんのところを5時半に終わって帰ってきて点呼して、2日、週休2日なんですけれども、どうしても44時間ぐらいの時間外がつくんですよ。行くのにラッシュで50分ぐらいかかるので、おくれるといけないので1時間前を出して、帰ってくるのも1時間近くプラスでかかる。どうしても40時間から44時間、時間外になる。お客さんのところの都合では、8時から5時半というのが定時なんですよね。

【坂本座長】 そうですよ。

【下川委員】 我々は、それにプラス1日2時間の部分というのが入ってきます。今のところ、この四十二、三時間の時間外というのは、このお客さんに対しては削減が不可能なんですよね。今、45時間が時間外の原則なんですけれども、そのぎりぎりなんですよね。そうなってくると、私の会社からそれ以上車で行かなきゃいけないところのチャーターの仕事は今後考えないといかんかなとか、いろいろそういう部分で、うちの課長、部長たちも、労働問題を考えながら営業活動をしなきゃいけないという頭になってきているのはいいことかと思えますけど、仕事を選ばなきゃいけないということと、採算性を考えるのが非常に大変な時期になってきているということも事実でございます。

【坂本座長】 二つ、三つ一緒にやらなきゃいけない時代だと思いますけれども、下川社長の話だと、今ぎりぎりやったとしても、どうしても削減できない時間領域というのが出てきている。これは多分努力してもできない領域で、時間外でしかできないですよ。

【下川委員】 そうですね。60時間、80時間以上の法令違反はしていないので問題はないんですけど、これ以上上げろと言われても、今のところどうしようもないです。

【坂本座長】 いろいろぎりぎりやったときに、当然想定できるところですけども、相手の会社があるわけですから、そこに合わせたら、どっちにしても全部時間が増えますよね。向こうが短くならない限り。

【下川委員】 そういう商売をしているという自覚を持ってしなきゃいけない。

【坂本座長】 流通業の宿命で、どうしてもそういう時間が追加される部分があるんだということです。

それでは、荒川さんのほうに行きます。

【荒川委員】 私どもからするならば、293時間の月間の拘束時間、年間3,516時間を各センター別にドライバーごとに全て今出しております。その中で、やっとかさ何か少しずつ少しずつ293時間という枠の中におさまりつつあるんですが、部分的には、2日の運転時間が平均して9時間であったりとか、4時間で30分休憩をとりなさいとか、

1日最大で13時間、最高は16時間までというふうな規制の枠の中におさめることは、非常に難しく受けとめています。中継輸送であったりとかツアーマンであったりとかいろいろな方法論はあるかと思いますが、今私どもがするならば、そういったことをどうやって改善していくかという取り組みの一環として、一つはモーダルシフトですね。長距離輸送に関しては、鉄道、もしくは内航船、飛行機、こういったものを利用しながら逃げる。逃げていくというか、輸送手段を変えていくというような形です。

私たちの中では、いろんな商品を以前は特積みでやっていましたが、お客様専用で自分のところの物だけしか積んだらだめよという一社独占の荷主企業との取引が結構ございました。しかし、お客様の中でも、同業の中で物を積んでもらえるのであれば共同配送でいいよと変化しつつあります。共同配送することによって車両台数が少なくなって効率がよくなるし、また、配送の行く先に応じて、非常に非効率的なところを2日に一遍にしてもらったりとか、積み込み時間を変更してもらったりとか、そういった対応をしていたきながら、お客さんと協議して今進めていっているというのが実態でございます。

そうしたような取り組みをやりながら、今日は九州運輸局の方々もお見えでございますので、私たちのような長時間というか距離を走るところに対しては、多分全ト協のほうから要請が上がっているかと思いますが、ぜひ高速の最高時速を100キロまで緩和していただきたい。80キロという枠の中で運転するならば、どうしてもバスと同じような形で、追い越されたりとか、いろいろな危険を確かにはらんでいるかと思いますが、そういったところはぜひお認めいただきたい。そうしていかないと、規制緩和に対するところの規制の強化とかいうことがなかなか実現できない。そうした課題を抱えておりますので、よろしくご検討いただければと思っております。

また、そのほかパレット化であるとか荷役部のIoT化に関しては、それぞれ取り組みながら、今お客さんと協議しながらやっていこうというようなことにしかまだなっていませんので、今後そういった課題を踏まえながら、もっと労働時間が短くおさまるように取り組んでいきたいと考えております。

以上です。

**【坂本座長】** 荒川社長の印象として、この協議会が始まる前と比べて、ずっとこの会議をやってきて経営努力されてきたということからいけば、この協議会で議論した成果はあらわれていると考えてよろしいんですか。

**【荒川委員】** 確かにそれはあらわれているかと思います。ドライブレコーダーであっ

たり、デジタコであったり、バックアイであったり、モービルアイというふうな安全に対する取り組みがどうしても必要になってきましたので、そういうところは私たちも万全を期して、全ての車両に今対応しています。

が、先ほど住永社長もおっしゃったように、今注文しても……。

【坂本座長】 来ない。

【荒川委員】 納期が非常に厳しいんですよ。だから、次の設備投資でそこにお金をかけるかとなっても、古い車両に対しては、なかなか更新ができないんですよ。そういった大きなところがあって、我々が発注したトラックがきちんと納車できるような体制をぜひともお願いしたいと思います。この場に関係があるかどうかちょっとわからないですけど。

【坂本座長】 いや、改善していくときには、かなり関係があるんですよ。

ということで、今の荒川社長の話のように、荷主さんの意識も変わってきて共同配送が許されるということになれば、大分変わってきますし、規制緩和は、前から言っている高速の時間の問題ですけれども、まだ課題があるというか、その辺の問題が出たと。

じゃあ、ヤマト運輸のほうからよろしくお願いします。

【熊澤委員】 荷主側として？

【坂本座長】 どちら側でも何でも結構でございます。

【熊澤委員】 働き方改革ということでいえば、時間を縮めるだとか、インターバル制度だとか、有給の取得だとか、当然やるべきことをやっていこうと。当社は、ECの伸びで荷物の量が急激に伸び過ぎた、想定以上に伸びてきたということで、そこを社員を犠牲にして何とか今までやってきました。しかし、今年については、本来民間企業ではあってはならないと思っていたんですけど、総量コントロールということをやりたいながら、荷主さんと交渉して荷物の総量を抑える動きをとっております。それに伴って、逆にまた社員のほうも補充ということで入れてはいるんですけども、やはり宅配というと、どうしても地域を知らないといけなくて、今日来たから明日からできるかという、なかなかできません。協力会社の皆さんに集配をお願いしたりとか、アルバイトを雇いながらツーマン体制でやったりとかという工夫をしながら、何とか時間を縮めています。それに伴ってコストがかかってきますので、運賃の交渉だとか、代引き運賃を27年ぶりに改定させていただいて、今年の10月から変えて、全てのお客様に協力を仰いでいますが、逃げてしまう荷主もいるのが現状です。そういった中で進めています。



また、荷主側の立場とすると、今年秋に大阪のほうにゲートウエーという大きなベースができました。これで中部、関西、厚木という形で幹線にゲートウエーができて、多頻度運行をしていこうと。そうすると、中継輸送普及の実用化に向けた取り組みという資料にあるような形で、九州からでも大阪まで行って帰ってこられると。今まで遠くまで走らなきゃいけなかったのが、関西でおろして、そこから中部、関東とつなげていけます。そういうふうな取り組みもでき始めて、大きく変わっていくんじゃないかなと思います。

以上です。

【坂本座長】 今、中継輸送は、トラック一般からいうと、個別でいろいろ対応するので結構難しいんですが、ヤマト運輸さんの場合は、自分のところのゲートウエーをつくることで、それが効率的にできそうだという感触ですか。

【熊澤委員】 そうですね。うちだけの形ではなく、今後、広げていこうよという動きは出ています。

【坂本座長】 それはどういうベースで？ 例えば、普通にいうと、トラックの幾つかの会社が来て、荷物を運んで行って大阪でおろして帰ってくるというのは、そう簡単にはいかない部分があって、片荷になったりするわけです。ヤマト運輸さんが今言ったゲートウエーは、自社だけでなく、ほかの会社にもかなりオープンにしていくということですか。

【熊澤委員】 そうです。将来的にはそういうふうにやっていくことを想定していると思います。

【坂本座長】 じゃあ、中継輸送の部分では、ここにある図のようなものが一つ実現できると考えてよろしいですか。

【熊澤委員】 はい。

【坂本座長】 じゃあ、日本通運さん、お願いします。

【有田委員】 まだ熊本に参りまして日が浅いものですから、今までの経過はちょっとご容赦願いたいですが、弊社では、総労働時間を短縮するために、各事業所の中で、ドライバーの時間外の状況を基本的には10日ごとにアウトプットして、その状況について、今月はいきそうだと、60ぐらいになるぞというときには、必ず課室から調整を図って削減していくというやり方を導入しております。

ただ、専門性のある知識を持ったドライバーが必要なところへ出てまいりますので、そういうお客様に対応する人間がどうしても限られてくる。専門性のあるドライバーは、

なかなか仕事の共有がしづらいという状況が起きます。

あと、モーダルシフトをできるだけ進めているところなんですけれども、近年、航空機の小型化というのが地方港で問題になっています。一度に運べる資材が小さくなってきているということで、貨物を効率的に運ぶという面では、非常にネックになっているということがあるように聞いております。

あと、モーダルシフトをやる中で、海もそうですけれども、特に鉄道ですね。列車障害等があったときに、お客様の貨物の特性といたしますか、特に自動車関連ということになりますと、その時点でもう緊急長距離輸送に振りかわってきますので、こういった負荷がどうしても避けて通れないという問題が起こります。

ちょっとこの辺で。

**【坂本座長】** わかりました。

じゃあ、本田技研の松永さん、お願いします。

**【松永委員】** 本田技研の松永といたします。

当社は、基本的には、輸送とか倉庫の部分というのは物流会社さん、運送会社さんにお任せした中で運用しておりますが、現状今やっていることとしますと、輸送会社さんと荷主側のうちが、どのように運んでいけば一番効率的なのか、あと、全国に幾つかの倉庫を持っていて、そこで私どものつくっているバイクを保管しているわけですが、その保管する倉庫をどのように集約したり、どのような位置に置いたら一番いいのかということを含めて、1年前から検討を始めています。

そのような中でやっていったときに、最終的にいうと、三次輸送と私どもは言っているんですけど、そうしょっちゅうお店のほうで受注があるわけではなくて、1週間に1回とかいうお店もあります。配送計画では1週間に4回倉庫から販売店のほうに持っていかうことになっていましたので、販売店と調整しながら、輸送の配車タイミングを3度から1度に減らすというようなことをしながら効率を上げて、運転手のローテーションをうまくやっていくことを考えながら進めていくと。そういうことを会社として進めていくということです。

あと、部品については、逆に、今度は1カ所の倉庫に集めて熊本まで持ってくる。こういうところを含めて、少しでも効率を上げながらやっていこうということで、運送会社さんと話しながら今進めているという状況です。

**【坂本座長】** そういう意味では、新しくいろいろされているんですが、パレット化と

かその辺の問題は特別にないですか。

【松永委員】 逆に、今でいうと、パレット化という形になると、会社に入れたところでまた荷さばき、開くとかいうことが必要になって、すぐラインに供給できないみたいなところがありますので、海外には当然パレットで出したりしていますけど、部品においては、部品を乗せる台車の改善等で対応やっているというような形になっています。

【坂本座長】 そちらのほう効率的でいいということですね。

【松永委員】 そうです。

【坂本座長】 では、印象を含めて、中小企業団体中央会の古里さんから。

【古里委員】 古里でございます。

この会議の当初にもちょっと申し上げたんですけども、国のほうで、こういう横断的な協議会を設けていただくのは、あまりこれまで例がないことだと思います。深く感謝申し上げますと同時に、大変深刻な問題であるということが言えるのかなと思っております。

私どもの中小企業で今大きな課題として捉えているのが、震災後の落ち込みをいかに少なくしていくかです。済みません、ちょっと全体的な話で。その中で、東日本大震災後の経過について、もう6年たっているんですが、最近の数値ですと、4割程度が震災前の売り上げ等をなかなか回復できていないということで、熊本が今後どういうふうになっていくのかということを変に注視しております。

今、私たち中小企業にとって大きな課題は人手不足ということなんです。それを改善していくための手法として、働き方改革というのは大変重要だと思っております。例えば、県のほうですと、ブライ企業とかよかボスとか、そういう施策を展開していただいておりますので、その中で、私どももしっかり捉えていきたいと思っております。

国会でも、働き方改革の中で労働条件の見直しがあつています。月100時間とか、続けて80時間というのが出ております。ただ、これが罰則を伴ったものであるとどうなのかという大変大きな懸念もなきにしもあらずです。現行は、これは罰則のない告示みたいなものと考えてよろしいんですかね。

【坂本座長】 そうです。

【古里委員】 その中で、例えば、現行では100時間というのが過労死ラインとか言われておりますので、産業医との面接とかで防止をしていく。資料を見ましたら、産業医の機能強化というようなこともこの改革にうたわれているようですので、その辺もしっかり取り組んでいただけたらなと思っております。

それから、私ども中小企業の賃金を引き上げやすい環境をつくるためにということで、今日いただいた資料1の7ページに載っております。前回でしたか、運輸局さんがおっしゃっていましたが、荷主さんの理解もそうなんですが、やはり消費者である国民、ステークホルダーとしての国民の理解をいかに求めていくのかというのが中心で、これは私の個人的な見解ですが、例えば、こういう場にオブザーバーとして消費者の代表の皆さんもおいでになるとかいうことも必要じゃないかなと思います。

今日はメディアの皆さんがおいでになっておりますので、深刻な状況をきちんと報道していただけたらと思いますが、改めてガイドラインとかができた際に、その後の取引環境はこういうふうな取り組みでやっていくんだということの外に向けた攻防とといいますか、計画策定後のフォローアップというのをしっかりお願いできたらなと思っております。

【坂本座長】 消費者団体ということもあるんですが、その辺の古里さんの考え、個人的見解で結構ですので、消費者の方に理解してほしいという部分が何かございましたら一言。

【古里委員】 配送をしていただく中小、大きな運送屋さんも含めて、大変皆さんが現場で苦労されていて、その結果成り立っているんだと。個人的にインターネットを見ると、送料無料というのが時々あります。あれは結構大手になりますけれども、皆さんからすると、どこで織り込まれるんだろうなという、ちょっと不思議な価格になっているんじゃないかなと、ほんとうにいつも見て驚いています。

【坂本座長】 消費者にとっては非常に便利がいいんですけども、荷主さんにしても、大変厳しい状況がある中で進んでいるという現実をやっぱりどこかで理解してほしい、ざくっといえば、そういうことでよろしいですか。

【古里委員】 そうですね。現実を見ていただきたいと。

【坂本座長】 じゃあ、商工会議所の川田さん。

【川田委員】 商工会議所の川田と申します。今日は専務理事が所用で欠席となりましたので、代理で出席させていただいております。知識不足なので、ちょっとずれた部分もあるかと思いますが、よろしく申し上げます。

まず、商工会議所のほうでも、古里専務がおっしゃったように、震災以降の熊本の景気というのを注視しております。現在は復興需要に支えられて好調と言われている反面で、人手不足による倒産、廃業というのが今後出てくるんじゃないかと見られています。東北においても、震災復興は大体2年から3年で終息したと言われておりますので、この復興

需要も続かないなどか、経済を成長岐路に乗せることが重要なと捉えております。

その中で、やっぱり一番の問題であります人手不足に関しましては、先ほどの資料1で労働生産性の向上と多様な人材の確保・育成というのがございますが、まず、生産性向上につきましては、私どもの上部組織に日本商工会議所というところがございますが、こちらのほうを通じて、国、政府に対して、IT化等に対する支援などサプライサイド政策を増強してほしいという要請をさせていただいております。また、人材の確保・育成という部分につきましては、やはり現在若者の方々が県外へ出ていかれる傾向が多いということをお聞きしますので、県内の大学さんとかとも協力をしながら、何とか学生さんに県外流出をとどめていただけるような仕組みをつくっていききたいなと考えています。

また一方で、輸送業には当てはまるかどうかかわからないんですが、外国人の方々というのも最近目立ってきておまして、外国人の労働力の受け入れにつきましても、規制緩和等を初め、さまざまな手だてを考えて、何とかこの復興需要を熊本の経済に効果的に働かせるような政策的なものができるかなと考えております。

以上です。

**【坂本座長】** ありがとうございます。

それでは、大体一巡したので、後でまたご意見をいただければと思いますが、せっかくですから、運輸支局の村上局長、今までの意見を聞いて、ちょっとここは聞いておきたいとか、できることがあるとか、何か感想をいただければ。

**【村上熊本運輸支局長】** 今皆さんから意見をお伺いしております。やはり大変苦勞されているのがよくわかるというのが第1点でございます。ほかの業種もそうなんですけど、各事業所さんが一番最初におっしゃるのが、労働者不足、ドライバー不足だと。じゃあ、何でという話を聞くと、やはり労働環境なのかなと。高校のほうに求職活動等で我々も回っているんですけど、先生たちの意見を聞くと——ちょっとずれがあるんですが、賃金よりも労働時間、休みがちゃんとあるとか、勤務時間がちゃんと決まっているとかいうのを今の若い子は求めていますよというような話を聞くんです。それを実行するためには、先ほどおっしゃった皆さんが取り組まれているパレット化にしてもそうですし、休憩取得にしてもそうですし、やはり生産性を上げることをやっていかないと仕方がないのかなと。それに取り組んでいかざるを得ないのかなと。それを実際どうしていくかというのはなかなか難しい話かもしれませんが、ただ、聞いていると、この会議を通して、ちゃんと皆さん少しずつでも前進しているという印象を私は受けましたので、安心とまではいいませ

んけど、頑張っていたらいたっているんだなというふうな感じでおります。

**【坂本座長】** ありがとうございます。

現実かなり難しい方程式を解くようなことをやっているんですけども、荷主さんを含めて理解が進むということと、それから、やっぱり会社、事業者のほうも相当努力しているし、設備投資も含めて検討しているということで、前向きになっているということは間違いない。ただ、パレット化とかそういうレベルのところでは解決できないような人手不足と労働条件の改善の問題に直面しているのかなということも、新たな課題としては出てきているような印象を今日の話で大分受けましたので、あとまた時間がございましたら、ほかの議題でも受けたいと思いますが、一応皆さん方のご意見をここで伺ったということで、次の議題に入りたいと思います。

次の議題はパイロット事業のこの間の進捗状況ということで、今日は田上さんがおいでになっていますので、お願いいたします。

**【事務局】** パイロット事業の事務局の運輸局の田上です。

まず初めに、事務局——九州運輸局より、資料3に基づきまして、28年度のパイロット事業についてご説明いたします。続きまして、29年度の熊本県のパイロット事業につきましては、実証実験に向けて、10月13日に第2回の検討会を関係者で開催しました。以降の取り組みも含めまして、パイロット事業の中間事業報告につきまして、本日ご主席いただいております田宮様よりご説明いただくということで進めさせていただきたいと思っております。

**【事務局】** 運輸局貨物課長の大迫です。

この資料3につきましては、前回もお示ししておりますけれども、昨年度の資料でございます。今回は熊本と鹿児島の部分をお示ししております。パイロット事業は各県で取り組まれておりますけれども、今年度も実験をしまして、継続されているのかとか失敗をしたところがあるのかというご質問があったということで、若干フォローをさせていただくということでおつけしております。

各県のパイロット事業につきましては、それまで取引を行っていただいている事業者と荷主さんの間の実験でございますので、基本的には取り組みを継続していただいているというところが九州では5件ということで、もうやめられているというか、そのときだけの実験という形でされたのは2件でございます。熊本については継続されているということで理解しております。取り組みについては、支障というか難しい問題もあったというのは

お聞きしておりますけれども、継続しているということで、ご報告でございます。

それから、次のページでございますけれども、鹿児島島の資料でございます。これは食肉の配送でございますけれども、配送を分離しまして時短を行ったというところで、荷主と事業者の間でコスト負担をそれぞれ改善しまして、継続をしていると。

あと、宮崎は、ここに載っておりませんが、農産物の長距離輸送でございます。東京にフェリーで運んでいたということで3日行程の運送だったんですが、それを前日に保冷库に集配の集約をしまして4日行程に変えたということで、時間は長くなったんですが、それぞれの集配とフェリーの利用ということで分けまして時短をしたと。実験を行って、保冷库も鮮度に支障がないということで、本年の12月1日から正式に経済連さんと運送事業者のほうで契約を行って開始されたというご報告を受けているところでございます。

また、徳島県の分もつけておりますけれども、パイロット事業につきましては、全部が成功しているわけではないということで、成果が出なかったという事例として、荷待ち時間に効果がなかった、短縮はなかったと。これはサンプルにつけております。実験をして、全部が全部成功したということではないですけれども、成果がなくても課題を改善していくというのが、パイロット事業の目的の一つでございます。

そして、最後のページの一つ前のガイドラインの案ですけれども、今後、来年度に向けて、28年度、29年度の成果を横展開して、事業者にも周知していく、荷主さんにも周知していくというガイドラインになります。これはまだ骨子案です。現状、それから課題別の取り組みということで、前にあります鹿児島とか熊本も同じような形で、基本のガイドラインの一つの要素になっていますので、これをパレット化とか中継輸送とか課題別に分けまして指針をつくっていくということで事例が出ております。このガイドラインの案につきましては、例えば、地方からのご意見とか次回の協議会とかいう中で、こういうガイドラインにしたほうがいいのかということをご提案いただければ、中央のほうにビルドアップしていくということになっております。

あと、最後のページでございます。これは予算要求概要でございます。先ほどもご説明しましたけれども、働き方改革の推進に向けた取り組みということで、いろいろ書いてあります。最初に協議会が始まったときには、28年度、29年度でパイロット事業を行って、その後、展開していくということでしたが、今のところ、来年度につきましても、パイロット事業をもう一度展開して、中身の深掘りとか、今まで取り組んでいない改善策に

ついて取り組んでいただくことを予定しているということでございます。

来年度のパイロット事業を各県でやるのか、あるいは、例えば、ブロックで集約するかというご意見がありますけれども、各県でできるだけ対象集団を予定していただいて、パイロット事業を展開していただく準備をしていただきたいなと思っているところでございます。

以上です。

**【坂本座長】** ありがとうございます。これはまた物流コンサルタント等の有識者にとっては大変大きな課題になると思いますが、我々にとっても次年度に向けての課題にできると思います。

それで、今お話のありましたガイドラインの骨子の2のドライバー不足の現状、トラックドライバーの労働条件、これは指針としてはどういう形になるのでしょうか。現状厳しいというのはわかるんですが、トラックドライバーの労働条件というのはどういう指針で、こうして決まったものがそのまま出てくると考えてよろしいんですか。

**【事務局】** そうですね。ここは現状ということですので、今後はそれを改善していく。5年間の猶予があって、それまでは今までと変わらないということでございますので、その間に改善していかないと、今でも人手不足ですので、ほかはどんどんよくなっているのに運送事業だけ取り残されている。

**【坂本座長】** 運送事業だけ取り残されて悪くなると。

**【事務局】** だから、今の段階でとり得る改善策を示していくということになると思います。

**【坂本座長】** 今までの実証実験というか、その取り組みのフィードバックとして出てきた場合——今日またお話があると思いますが、どういう段階に行くのかなというところがあって、先ほど来、ガイドラインをつくるときに、地方の意見も取り入れてとありましたけど、その取り入れ方はどうなるのかなという気がしたので、今サジェスションがあればと思って伺ったんですが、今後を待つということになるんですかね。

**【事務局】** そうですね……。

**【坂本座長】** そういうことで、じゃあ、続けてどうぞ。

**【事務局】** それでは、ただいまから平成29年度の実証実験の中間報告をいたします。失礼ながら着座にてご説明いたします。

まず、資料の4でございますが、申しわけございません、日付が間違っております、



第1回検討会は8月7日でございます。第2回検討会が10月13日。8月7日にキックオフをいたしまして、10月13日に私どもから対象集団の皆様方に実証実験の提案をさせていただきます、その場で合意しました。既の実証実験を終わっております、現在、内容の分析中というところでございます。後ほど内容につきましてはご説明申し上げますが、一部では効果が認められているという状況でございます。

第3回の検討会は2月から3月ごろに予定をしております。その場では、実験の効果、影響度をご報告し、また、協議会に提出する資料の中身を固める予定となっております。

めくっていただきまして、1ページです。対象集団の概要ですが、発荷主はタカラスタンダード様の福岡物流センター。場所は福岡なんですが、実運送事業者さんは株式会社内田陸運さんという熊本の業者さんです。着荷主がタカラスタンダード様の熊本支店となっておりますが、熊本支店というのは営業を行っておるお店で、実際に荷物がここに動くわけではございません。荷物は、後ほど説明しますが、福岡の物流センターから直接熊本県内のお客様に運ばれているということです。タカラスタンダード様は、当初、社名の公表を保留されておりましたが、先日、内容的に見ていいよということで、公表して構わないということですので、本日も披露申し上げます。

次のページが、パイロット事業の対象拠点と物流実態についてです。タカラスタンダード様の福岡物流センターというのは、鞍手工場というところの同じ敷地にございまして、なおかつ、鞍手工場と第一倉庫と書いてございますが、これは同じ建物でございます。それに、今般、第二倉庫というのを増設されまして、この二つから九州島内と、あと中国、四国の一部に運んでおられるということです。持って行き先はほとんどが工事現場で、一戸建ての住宅の工事現場に直接住宅設備機器を運んでいるということです。今回の対象は熊本県でございます。内田陸運さんは、福岡物流センターから自社の拠点まで大型車2台と4トン車1台で横持ちをしまして、それを2トン車に積みかえて各現場に運んでいるというような業務でございます。

続きまして、次の4ページは輸送戦力と輸送条件ということですが、輸送戦力としては、熊本県内は内田陸運さんが全部請け負っておられるということですね。それから、輸送条件ですけれども、当日出荷した物を自社まで持って帰ると。福岡物流センターを出て、翌日に工事現場へお届けするというような形になっております。したがって、今回対象としておりますのは、幹線輸送の部分だけですね。福岡物流センターから熊本の内田陸運さんの拠点までの運行を対象にしております。

次の5ページは、荷主の状態、物流の条件についてです。倉庫は、写真がございまして、第一倉庫と第二倉庫の二つございまして。第一倉庫というのが、先ほど申し上げましたが、工場と同居するような形で、工場でつくった物が流れてきて、それをトラックに積み込むような形になっている。ここで扱っている荷物は——タカラスタンダードさんは皆さんよくご存じだと思うんですけども、流しですとか、お風呂ですとか、洗面台というものがあまして、かなり大きな物が多うございまして。形もいびつな物がございまして、それによってトラックの積み込み場所を分けております。

この第一倉庫では大きく三つございまして、ケースラインという段ボールケースで梱包された物が流れてくる場所、それから、もっと大きな物がパレットに乗せられておいてくるパレットバスという場所、それから、さらにちょっと形の違う天板とか、そういうふうな大きな物が出される平場、この3カ所で第一倉庫はつくられています。

第二倉庫は今年の5月に稼働を開始しました。それまで外部倉庫を使っておられたんですが、県内のほかのタカラスタンダードさんの工場からの製品とか、あと、近隣に福岡工場がございまして、その福岡工場で作った商品とか、そういったのを中継して積むために、同じ敷地内につくられました。こちらのほうは、自動倉庫と人的荷役の混合で出されているという形になっています。

続きまして、6ページは物流条件になります。積み込み作業というのが、実は非常に問題でございまして。いろいろ書いてございましてけれども、要約していうと、荷物が五月雨式に出てきますので、運転手は、荷物の出始めから出終わりまでの間、ぶつ切りになった状態で作業をやらなければいけないということで、今、大型が2台いるんですが、運転手二人がそれぞれの車をあっちこっちに移しながら、こっちが出てきたぞというそっちに行き行って積む、こっちが出てきたぞといったらこっちに行き行って積む、荷物が出ない間は出待ちしているというような形になっております。そういうところが問題点であったということなんです。

なおかつ、例えば、バスタブとかいうようなものがありまして、上積みせざるを得ないんですね。バスタブの上には物はなかなか積めないで、バスタブが最初に出ていても積めないというようなことがあって、非常に荷役が複雑だということですね。パレット化という話が先ほどから出てきていますけれども、形がこれだけ違いますので、パレット化もできないと。一部できるものについてはやっていますけれども、そうならないものも多いということですね。

次の7ページが、本年の7月31日から8月5日、1週間の幹線便の運転手さんのタイムチャートです。月曜日はタカラスタンダードさんの仕事だけをしているんですけども、火曜日から土曜日までは他業務とあわせてやっている状態です。これを見ますと、真ん中あたりに灰色の部分がありますが、これが荷役時間です。上の赤いところが運転時間ですので、明らかに運転時間よりも荷役時間が長いということがこの図から見てとれます。福岡県の鞍手——北九州に近いところですけども、と熊本の間は運行だけですので、実際のトラックの運転時間というのはそれほどでもない。そのあたりをまとめましたのが、次の8ページでございます。

月曜日から土曜日までの運転手さんの運転時間とか荷役時間を見ているわけですけども、一番大事なものは、下から三つ目の拘束時間です。この拘束時間が、改善基準告示の最大時間でありまして16時間は超えていないものの、軒並み13時間、もしくは13時間超という形になっております。運転時間というのは、月曜日はちょっと長いですが、あとは大体四、五時間ですね。それに対しまして、荷役時間というのが非常に長い。4時間とか5時間という積み込み時間になっていることがわかります。

次のページにそれをまとめて書いております。この業務を分析しますと、下の四角の拘束時間と運転時間の実態というところの四つ目のポチに書いてございますけれども、出荷量はわからないんですが、先ほど申し上げましたように、~~火曜日~~月曜日から土曜日までは別業務を前に入れているために、必然的に鞍手に入る時間が遅くなっている。皮肉な話なんです、遅く入ると早く済むということですね。そのあたりが今回の実証実験の目のつけどころです。結局、遅く入ると、もうそのときは荷物が結構出ているので、一遍に積めると。だから、短いんじゃないかなと感ぜられたところでございます。

その次、10ページですが、物流の効率性から申し上げまして、積み込み作業が長いというところがあります。その原因は、先ほど申し上げましたように、荷役作業が断続的であると。荷と荷の間に手待ち時間が出るというようなことなんです。どうしてこうなるのかというお話を荷主のほうに伺いますと、5割程度が受注生産なんです。おうちをつくるので、おうちのいろいろな条件に合わせて、同じお風呂、洗面台であっても、それぞれ受注してからつくって仕様も違うということで、それが製造の問題であつたり、せっかくつくっていても突如仕様変更があつたりということになって、完成在庫待ちという言い方をしますけれども、工場でつくったものがなかなか落ちてこないというようなことが原因だということでございます。

また、その下は労働時間短縮と告示遵守からの視点ですけれども、実際、先ほど申し上げましたように、拘束時間というのがほとんど原則時間を超えていますので、これを何とかしなければならぬということですね。それと、荷役時間が長いということですね。手待ちになっていないというか、手待ちがあっても休憩にできないんですね。そのために労働時間が長くて、平日で超勤が4時間を超えているという形になります。そうすると、規定の80時間を超えてきますので、それが一つ問題かなと考えております。

次のページですが、じゃあ、今までどういうことをやってきたのかということです。これまでの改善への取り組みで、上の三つのポチが荷主さんがやってこられたことですね。一つには、投資をされて第二倉庫というのをわざわざおつくりになられて、それに伴って外部倉庫を廃止されました。外部倉庫がないですから、その間の運送がありませんので、これだけでも集荷の効率が上がると。それから、先ほど申し上げましたように、異形の物が多々ございますので、積むコツがあるんですね。積み込みにふなれな運転手さんがおられると、場内で荷役作業をやられている会社に積み込み補助員を出させて、一緒に積んであげるよと。また、このタカラスタンダードさんは、物流の重要性というのを認識されておられる会社でございまして、全社的に協力会社さんを集めての会議を定期的に行っておられて、現場の声を酌み上げながら改善するというような努力をされているところです。

また、四つ目のポチは、運送事業者自身——内田陸運さんでやられていることですが、大型の運転手が横持ち便で持って帰った荷物は、本来はその日におろすべきなんです。そうではなくて、営業所に帰ったら、もう運転手は帰っていいよということで、早く帰らせると。翌日に、第二次配送をやる2トン車が7台ぐらいおりますので、7人の運転手さんで取りおろす。忙しいときは幹線の運転手さんも手伝うんですけども、そういうような形で労働時間を短くすることをやられています。

問題点としては、倉庫のバッファが少ない。要するに、出てきた荷物を置いておく場所が少ないということがあります。それから、異形の物が多い。これはどうしようもないんですが、こういうようなことがあるなということですね。

ですから、改善策としては、1車当たりの仮置きスペースを増やす。また、直送をやっている福岡、佐賀、大分エリアというのは、この倉庫から直接現場に走っているために、ほかの県は大型車に積むんですけども、2トン、4トンに積むということで、車両台数が多くなっている。これをほかの県と同じように幹線輸送と配達の2段階にできないかなというようなことを考えるということですね。また、そういうことができないのであれば、

直送エリアの夕方、夜積みをもっとおくらせて、夜間、早朝に積むようにすることで、パースがあくんじゃないかというふうな提言をしたところです。

最後のページが実証実験の内容になります。実際、荷物の出方が一番悪いところは、パレットバースと呼ばれる大型の荷物が出てくるところです。大型の荷物なので、パレットの上に物が高積みされているかということ、そういうことではないです。下手すると1枚のパレットに高さは20センチとか40センチぐらいしかありませんので、なかなか荷物がそろわないと。今、そのパレットバースは全部で6レーンあって、そこに6台の車をつけて積んでいるんですけど、そうではなくて、6レーンに3台車をつけて、1台の車で2レーン使えるようにできないか。そうすると、大体1レーンあたりにパレット6枚分ぐらいのバッファーがあるんですが、それが倍の12枚分ぐらいのバッファーになります。そうすると荷物の出方が早くなるだろうということで、このパレットバースの回転を上げるというようなことを提案いたしました。

これを取り上げるということになりまして、システム変更が必要になったんですが、その費用は全て荷主さんの負担ということでやっていただいています。昨年来、私もいろいろこの実証実験に携わっておりますけれども、やはり荷主さんの協力の有無というのが実験の成否に非常に大きな影響を与えているということで、今回もタカラスタANDARD様が費用負担を含め非常に協力的であったということでございます。

実際には、このパレットバースの問題だけでなく、先ほどちょっと説明しましたがけれども、運転手が2台の車であっち積んだりこっち積んだりということで、手待ち時間が出ると。そうじゃなくて、荷物は早く出てくるから、とっとと自分の車に積みなさいということ。それから、物流センターへの入構時間をおくらせなさいと。朝から来てじっと待っている必要はないので、午後に入りなさいと。この三つをベースにして実証実験を行いました。

その結果、一定の効果は出ていると見ております。ただ、荷主側では、やってみただけ、現場の荷役作業をやっている会社とのコミュニケーションがもう一つうまくいってなくて、内容をよくわからずにやっていたという点が認められたということで、その点を反省して、さらに効果を増大させたいと考えておられました。というところが、この実証実験の現在の状況です。

また、この場をおかりして、お願いしたいことがございます。先ほど来ずっと座長のほうからも、今後これはどうなるのというお話がありましたが、実は、今年度中をめどに、

国交省から全ト協に対して——全ト協だけじゃなく、いろいろな業界に対して出ているんですが、実験した結果を踏まえて、じゃあ、よくするためにあなた方は何をするんですかということで、アクションプランをつくりなさいという指示が出ております。実は、私どもコンサルでこのアクションプランの作成も請け負っておりまして、先般、各県トラック協会の理事の皆様方を中心にアンケート調査を配らせていただいております。それで、どういうことをしたらよくなると思いますかみたいなことを聞いているんですが、熊本県のトラック協会の理事の皆様にもお送りしておりまして、若干まだ回収いただけていない会社もございます。もしお気づきでございましたら、もう締め切りは過ぎておりますが、今からでも遅うございませぬ。返信いただければ、皆さん方の意見の反映という大きな意味を持ちますので、ぜひご協力をいただきたいと思います。

私のほうからは以上でございます。

**【坂本座長】** ありがとうございます。実証実験の経過と成果について、かなり具体的なお話をいただきました。何かこれについてご質問とかがございましたら、お受けしたいと思います。いかがでしょうか。

田宮様のほうでは、相当成果が上がりつつあると考えてよろしいですか。

**【事務局】** 荷主さんのほうで、各作業のスタート、ストップの時間を全部記録していただいております。やはり時間的には短くなっているという結果が既に出ております。ただ、一部効果が出ていないわけじゃなくて、薄いところがあります。そこは先ほどの現場とのコミュニケーション不足というところがあるみたいですので、そこも改善して、実証実験後もさらによくなるんじゃないかと期待しています。

**【坂本座長】** 労働慣行的に積み重なってきた部分というのは一気に変わらないところがあるんですが、合理的に理解していただければ、改善の余地がかなりあるという話を伺いました。

それでは、今のお話で大体よろしいですか。

では、次の議題に移ります。

議題の5になりますが、農林水産省の取り組みについてということで、九州農政局のほうから、よろしくお願ひします。

**【事務局】** お世話になります。オブザーバーとして参加をさせていただいております。私は九州農政局食品企業課長のカイと申します。今日は予定の田上にかわって出席をさせていただきます。

お手元の資料5に基づいて、簡単にご説明をさせていただきます。

まず、表紙をめくっていただくと、一番頭に、パレット部会の検討内容・スケジュール等についてという資料がついているかと思います。先ほど来、皆様のご意見の中で、パレット化についてというところで幾つかお話が出ておりましたけれども、今、中央のほうでどんな改革が進んでいるのかという部分で簡単にご説明をさせていただきます。

皆さん既にご承知のとおり、昨年12月に、農水、経産、国土交通が連携をしまして、その中に生産者の皆様、あるいは流通事業者、運送事業者、それぞれの団体の皆様に一緒に入っていて、農産品物流対策関係省庁連絡会というのを設置しております。その連絡会議の中で、トラック運送の現状なり、農作物の現状等々についていろいろな課題が洗い出されておまして、その課題の対応方向についてということで、本年度3月に中間取りまとめが出されております。実は、その中間取りまとめの中に1文ありまして、さらなる検討が必要な課題については、別途部会を設置して集中的に議論をするということになっておりました。そこで、本年10月25日の第5回の協議会で、パレット部会というものが新たに設置をされております。

じゃあ、このパレット部会が具体的にどういうことをやっていくかというのが、お示しております検討内容・スケジュールでございまして、先月の11月30日に第1回のパレット部会が開催されております。まず、メンバーですけれども、左下にありますとおり、先ほど説明した三つの役所がありまして、生産者団体、卸・小売の業界の皆さん、物流業者の皆さん、それぞれを含めて、今後、その中段に書いておりますスケジュールに基づいて具体的な検討がなされていくということになっております。内容につきましては、記載のとおりでございまして、パレットの共同利用、あるいはパレット管理のルールについて決めていきたいと思います。もう一つ、ルールに基づいて、具体的な運用マニュアルも策定の検討をしていきたいと思います。こういう検討をして、来年の3月末をめどに一定の取りまとめをして、今後のパレット化の促進に向けて実効ある対策をとっていきたいと思います。こういう議論が今中央のほうで始まったということで、ご報告をさせていただきたいと思っております。

次に、紙をめくっていただいて、食品流通合理化・新流通確立事業ということで、右上を見ていただくとわかると思うんですが、これは農林水産省が平成30年度の予算概算要求をした資料でございまして、ちょうど今の時期、最後のいろいろな折衝を行って予算が決定していくということですので、まだ今のところ不確定情報等々も入っておりますの

で、しばらくして、年が明けてぐらいですかね、また新たに確定した内容が入りましたら、再度皆様のほうにはその旨をご案内させていただきたいと思います。あらかじめそういう不確定内容でございますということをご了承いただきたいと思います。

資料に基づいて、簡単に説明をさせていただきます。

まず1点目、食品流通合理化の関係でございます。新流通の確立についてということで、施策としては、流通事業者等による生産情報の実需者への提供、あるいは代金決済の円滑化など直接販売の促進に係る調査・実証、あるいは設備導入といった取り組みの支援を行っていくというものでございます。

2点目に流通合理化という部分がございます。これにつきましては、ICTの活用等によるサプライチェーンの合理化に取り組む輸出拠点等の構築のために調査・実証、設備導入を行う場合、こういうものに支援をしていくというものでございます。

次のページをめくっていただきたいと思いますが、物流業務改革高度化事業というものを示してございます。

まず1点目です。物流業務改革高度化事業でございますけれども、資料の左上のほうに記載しておりますが、生産者や流通事業者による一貫パレチゼーションの取り組み、あるいは、左下のほうですけれども、ICTを活用したトラックの予約受付システムの導入、これらのほか、船舶輸送体制の構築等、新たな流通技術・方式の実証取り組みに支援をしていくというものでございます。

2点目は、右下のほうに記載をしておりますけれども、花卉物流システム——お花ですね、の高度化・転換実証支援事業ということで、複数の産地、あるいは流通事業者、小売事業者等の関係者に参画いただきまして、流通に使用します台車、あるいは共同出荷輸送等の流通転換といった社会実験の取り組みに対して支援をしていこうというものでございます。

次のページをあけていただきたいんですが、食品物流の「見える化」対策でございます。実は、現在、全国で多様な流通事業者が取引条件を「見える化」して、生産者が有利な出荷先を比較検討するシステムとして、アグリーチという名称で、ネット上で検索できるサイトを運用しているところでございます。この機能強化をやっていくということでございまして、生産者が選択した流通事業者への出荷に利用可能な情報の掲載、あるいは農協団体、卸売市場等の有する物流施設の利用条件だとかトラックの空き状況といったものを「見える化」していくということで、システム構築を進めていく予定にしております。



最後ですけれども、一番最後のページに、強い農業づくり交付金という資料をつけてございます。これは食品流通拠点を整備するというものでございまして、一つは、共同物流拠点の施設として必要な中間のストックポイントの整備を進めていこうというものでございます。

また、下の卸売市場施設等については、今でもやっているんですけれども、求められる機能の高度化、それと品質・衛生管理の高度化、これらに対応するような施設整備を引き続き今後も進めていくというものでございます。

なお、先ほど申しましたとおり、要綱・要領等が制定された折に、また詳しく情報として皆様にご提供させていただければと考えておるところでございます。

以上でございます。

**【坂本座長】** どうもありがとうございました。まだ流動的な部分もあるということでございますが、運輸流通に関して、我々にかかわりがあるパレット化であるとかモーダルシフトへの進展等、いろいろ出ている話がございまして、大いに重なると思います。熊本は農産物の輸送でございます。何か考えがございましたら、ご意見等承りますが。

流動的ということで、今日は報告を受けたということによろしゅうございますか。

それでは、以上で、おっしゃられた議題につきましては大分進んでまいりました。全体として、ちょっと言い残したとか、ここは言っておきたいとか、お尋ねしたいというようなことがございましたら、ご自由にご発言いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

それでは、住永会長に、今日の感想をお話しいただければと思います。

**【住永（豊）委員】** ご出席の皆さん方には、年末の大変お忙しい中にご出席をいただきまして、まことにありがたく存じます。感謝申し上げます。

これまで何回やったんですか。6回ぐらいやったんですか。その中で、今日は非常に有意義なご意見をたくさんいただいたような気がしております。座長の手腕がよかったのかなと思っておりますけど……。

**【坂本座長】** いいえ。毎回有意義な議論を伺って、今日は包括的に皆さんにご意見をいただいたということで。

**【住永（豊）委員】** こういった協議会を重ねていく中で、国交省さんを初め、厚生労働省さん、それから内閣府、こういった政府のほうでもいろいろな取り組みを非常に積極的にやっていただいて、私どもの物流業界の施策を手厚くやっていただいているというふうな感じを強く受けております。

その成果が具体的に見えてきたのが、今年の7月1日の貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正というふうなことで、積み込み時間をきちっと記録しなさいと。これも労働時間短縮のための一つの施策だったと思いますけど、こういったことを義務化していただきました。そして、11月4日施行の標準貨物自動車運送約款の改正ということで、こういった具体的な施策を講じていただいたわけでございます。このほかにも働き方改革実行計画の策定の問題ですとか、荷主勧告制度の改善といえますか、こういったことは非常にありがたい施策だというふうな受けとめ方をしているところでございます。

この中で、約款の改正が既に実行されて、今申請の受付をやっています。12月4日が締め切りだったんですけれども、この時点でまだ全部は入ってきておりません、熊本の場合、12月14日締め切りで、55%ほどしか出ておりません。私どもはこの辺をしっかりと指導して、きちっと申請させていただくようにしてまいりたいと思っています。

私ども自身がこれをしっかりと理解して、そして荷主企業様、それから、この荷主企業様の中には元請企業様も含まれるわけですけれども、こういったところにご理解いただく。その展開をしっかりとやっていく時期が来ているというような思いがします。せっかくこんな制度ができたんですけど、あんまり効果がなかったじゃしょうがないんですよ。これがしっかりと機能するようにするためには、今日は元請企業からも3社ご出席いただいていますけれども、やはり元請企業さんご自身でも、リーディングカンパニーとしてしっかりとそこら辺の動向をご理解いただいて、下請を抱えていただくようお願い申し上げたいというふうな思いがいたしております。

それから、荷主勧告制度というの、やっぱり私どもがしっかりと理解して、荷主様にこういった制度が変わったんですよとお伝えすることが重要ではなかろうかというふうな思いがしているところであります。

それで、こういったところは、荷主様に対しての厳しい要求といえますか、何かしてください、してくださいというようなことばかり重なっているように聞こえますけれども、これは一時的には私ども運送業界のためになることでございます。ありがたい話ですが、これを5年先、10年先といったある程度中長期の期間で見たときに、ほんとうに誰のためになるかということをお客様の方にもわかってもらわないかんというようなご意見もありました。誰のためになるかといったら、最終的には、これは国民全体のためになることだと。とにかく人手がいなくなったら困るんですよ。いろいろな統計を見ますと、5年先、10年先には確実に足りなくなる。これはもう間違いない実態だと思います。そう

いったことから、私どもは荷主様に対していろいろなご説明を申し上げていかないかんのだけれども、これは運送屋のためだけじゃなく、皆さんたちが今改善をしていただくことが将来いいふうにつながるんですよということをまたご説明する必要があるんじゃないかというふうな思いがしているところでございます。

そういった意味では、今日は経済団体から中小企業団体中央会様、それから商工会議所なんかもご出席いただいていますので、これからは私どもトラック協会としても、こういった各団体の方々にいろいろなご相談を申し上げて、ご指導いただくような取り組みをやっていきたいというふうな思いでございます。

**【坂本座長】** ありがとうございます。

以前からずっと言われていた問題もいろいろあるんですけれども、ぜひそれをトラック協会のほうでも一度まとめていただいて、トラック協会の案として出していただくと、流れからいうとわかりやすいのかなと思いますので、そういう努力もしていただきたいと思っています。

それでは、私のほうの内容は終わったので、あと事務局のほうから何かございましたら。

**【事務局】** 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、取りまとめ後に、第7回議事録概要としまして九州運輸局のホームページに公表予定をしております。

また、次回の協議会につきましては、パイロット事業の結果を見ながら、年度内にもう一度開催をさせていただきます。委員の皆様におかれましては、ご多忙の時期かとは存じますけれども、引き続きご参画をいただきますよう、よろしくお願いいたします。

以上でございます。

**【坂本座長】** それでは、議題は全て終わったということになります。皆様方から貴重なご意見をいただきました。開始以来、かなりの努力というか積み重ねで成果も上げつつあるということで、お互いの協議が進んでいるということをお大変うれしく思います。

それでは、あと議事の進行を事務局のほうに戻します。よろしくお願いいたします。

**【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、高杉九州運輸局次長よりご挨拶を申し上げます。

**【高杉九州運輸局次長】** 九州運輸局次長の高杉でございます。

皆様には年末の大変慌ただしい中、お忙しい中、お集まりいただきまして、活発な意見

交換をしていただきまして、まことにありがとうございました。坂本先生にはほんとうに円滑な司会進行をしていただきまして、大変ありがとうございました。最後、住永会長に今日の議論を総括していただくような形で、さらには今後の政府に対する要望も含めていろいろお話しいただきまして、ほんとうにありがとうございました。

この協議会の中でもございましたとおり、今働き方改革という形で、特にこのトラックをめぐる環境というのは非常に大きな課題になっていると思っております。政府としてもしっかりそれを受けとめながら、会長がおっしゃられましたとおり、5年先、10年先、いろいろな分野で人手不足というのが非常に深刻になっていくところでございますので、技術で対応できるような部分、あるいは制度で対応していかないといけない部分、いろいろな面で皆様方のお知恵もおかりしながら、またご要望についても、しっかり政府としても考えるべきところは改善していくようなことをやって、今後の社会のために頑張りたいと思います。引き続き、どうぞよろしくお願い申し上げます。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 —