

第5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3月16日（木）

1. 開会

【事務局】 定刻前ではございますけれども、全委員、オブザーバー含めてそろっておりますので、これより第5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西村と申します。後ほど坂本座長に議事進行を交替するまでの間、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。

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。

議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図。

資料1 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、

資料2 「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）、

資料3 平成29年度熊本県パイロット事業集団

資料4 「過労死等ゼロ」緊急対策について

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りましたら、遠慮なく事務局にお申し出ください。

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

それでは次に、出席者の皆様を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して、本協議会に今回初めてご参加される方々のみご紹介させていただきます。

まず、九州農政局経営・事業支援部食品企業課課長、甲斐広長様及び流通・企業係長、田上照之様。なお、九州農政局様におかれましては、今回より本協議会にオブザーバーとしてご参画いただけることになったことを申し添えます。

次に、熊本県地方協議会における平成28年度パイロット事業のコンサルタントを引き受けていただいている、株式会社運輸・物流研究室の小野秀昭様。

大変恐縮ではございますが、その他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。

2. 挨拶

【徳田熊本労働局長】 こんにちは。ご紹介いただきました熊本労働局の徳田でございます。本日の協議会の開催に当たって、一言ご挨拶を申し上げます。

各委員の皆様方におかれましては、年度末の大変お忙しい時期に本協議会にご出席をいただきましてありがとうございます。また、日ごろから労働行政の推進にご協力を賜り、厚くお礼を申し上げます。

昨今は、過労死について報道でもしばしば大きく取り上げられておりますが、若い方が志半ばで命を絶たれるような事態は何としても防いでいかなければならないものと考えております。このような中、長時間労働の是正に向けた政府全体の動きは今後一層の厳しさを増すものと考えています。

一方で、トラックドライバーにおいても、長時間労働の実態があるとされておりまして、日本経済を支える物流業界の継続のためには、人材獲得や生産性の向上の観点からも労働時間の改善が喫緊の課題であるということは、本協議会の共通の認識であると考えております。

この協議会も昨年度から始まり、今回が第5回ということで、今年度最後になりますが、今年度の熊本地震の影響が大きい中で、新たな段階としての実証実験であるパイロット事業を行ったところです。本日の協議会の主な議題といたしまして、このパイロット事業の結果報告がありますが、それを踏まえて、次年度のパイロット事業や本協議会での議論につなげることができればと考えておるところです。この事業は、トラックドライバーの労働時間改善の鍵となると考えており、この事業を通じて長時間労働の是正に向けた改善の取り組みが、多くの輸送現場で広がっていくことを期待しております。

最後になりますが、パイロット事業の成果を上げるためには、本協議会とも連携しながら事業を進めていくことが重要でありますので、引き続き皆様のご協力をお願いいたしまして、開会に当たってのご挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【事務局】 それでは、これより先につきましては、坂本座長に進行をお願いします。

3. 議事

【坂本座長】 皆さんこんにちは。今お話しございましたように、非常に厳しい震災の中でこの会が継続してできていることは、大変喜ばしいことだと思います。何と言っても、運輸局、労働局、そして今度はオブザーバーとして農政局のほうにもお入りいただいて、コンサルとして小野様にも来ていただいて、物流について、特に運転手の方の労働条件、取引環境の整備ということで、非常に横断的な、これだけ大がかりな会ができているというのは大変すばらしいことだと思います。

パイロット事業の成果を受けながら、皆さん方のお力で、いかに環境を整備していくのかというのが大きな課題になるだろうと思います。今日も限られた時間ではございますけれども、大変盛りだくさんの資料、あるいは議論ができると思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

では早速、議事に入ります。

議題1です。トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取り組みについて、事務局より報告をお願いします。

【事務局】

～議題1について資料1により説明～

【坂本座長】 この間の大体の流れを整理してご報告をいただきました。

特に、我々のこの協議会のパイロット事業の実施状況、これが一番モデルになって我々の役に立つのかどうかということを今お目通しいただいていると思いますが、運賃・料金の検討会は、検討が始まったけども、まだ整理ができていないという報告でございましたので、これは結果を待って、今後またご報告いただけたらと思います。

特に九州の場合ですと、中継のところがここでは大阪とか名古屋とか東京になっていますが、九州から東京に行くときに、この中継地点がほんとうにできれば、かなり違うのかなと思います。

皆さん方、ざっとお目通しをいただいて、これはできそうだとか、あるいはちょっと質問がということがございましたら。このモデルは自分たちにとって、熊本でできるかどうかという、成功事例といいますか、その結果ですので、何かご意見がございましたら、どうぞ。

一応ご発言のときは、所属とお名前を簡単にお願ひいたしたいと思います。ございませんか。これは無理だとか、これならできそうだとか、そんなことを含めて。

では、後でまたございましたら、ご議論いただける時間があるかと思っておりますので、一応

ご報告を受けて、あとまた議論を進めていきたいと思います。多分、名前を当てたら議論が出るのだと思いますけれども。

とりあえず、議題2のパイロット事業の結果について、事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】 ～議題2について資料2により説明～

【坂本座長】 大変ありがとうございました。盛りだくさんということもございまして、短い時間の間に実証実験ということで、大変厳しい状況の中でございました。劇的という部分というわけでもございませんが、幾つかの課題、それから成果というのが出たと思います。

熊本交通運輸さんの場合はフェリーを使ったという部分もあると思うんですが、課題は今までここでずっと言われてきた内容の部分が、そのまま上がってきているのかなという感じもします。特に長距離がいつも問題になるんですけれども、これは高速道路の制限の見直し、高速道路料金の低減、軽油取引税の軽減、これは全部政府にかかわる話でございまして、これができなければ実際うまくいかないんじゃないかなという話が出たのは確認できたということでございます。

当初の運転時間、拘束時間、これも非常に大きな問題でございます。ただ、いろんな工夫をされて、現実には、先生の印象としてずっと課題を上げられたんですけれども、三つおやりになって、例えば熊本でやる場合に、ここが業者の間で基本的に改善できそうとか、何か印象はございますか。他県と、あるいは共通の問題だったのか、そのあたり、ちょっと一言お願いいたします。

【事務局小野】 まず、一番大きいところは関東ですので、関東でのことを考えて改善できれば、それで相当数、全体オーケーになります。そういうときに長距離輸送の分が、どうしても時間がかかるので、それは先ほど言われたようなリレー輸送というあまりやられていない方式を入れない限り、難しいのではないかなということです。フェリーは上りは満席ですよ。実際のモーダルシフトといってもいっぱいだし、さらに高いですよ。いつも使っていらっしゃる会社の運賃とスポット運賃はやはり差がありますので、いただいている大型トラックの運賃でフェリー運賃出しますと何のために運んでいるのか分からなくなるとそういうことは改めてわからないという状況もありますので、大がかりな仕掛けとして、関西あるいはお台場あたりに、これからそういうような拠点がこれからできるということを期待しています。

【坂本座長】 これはもう我々、私個人も、関西、岡山あるいは大阪あたりにリレー拠点をつくってというのが一番大きな課題ですけれども、これはすぐにできるというわけではないです。国も含めて、そういうものの整備が必要だということがないと、熊本の物産は関東のほうには運べないと、そういう物理的な問題が改めて明らかになったと思います。

これはちょっと、ご意見等、感想がございましたら。どうですか。交通運輸各社のほうから。時間がございませんので、印象とか課題とか言っていただけると。

【吉川委員】 今回、パイロットの実験をさせていただきました熊本交通の吉川でございます。

弊社はコンプライアンスの関係で、フェリーを日々、名古屋から北に行く便については、新門司からのフェリーを活用しておるのが実態でございます。今回たまたま、ビーワールドさんをお願いするに当たって、小ロットの部分の中継できたという形で、コスト的にもほかの2社と比べると非常に少なかったんですけど、これを先生に最後に書いていただいたように、このコストを誰が負担するのとなったときに、我々事業者だけで負担しなさいと言われると、なかなか先が続かないという部分があります。

リレー輸送の話がありますけど、長野県からこちら、九州に入ってくる野菜については、長野から私どもの広島営業所までトレーラーで走ってきていただいて、トレーラーの車首、ヘッドを切りかえた形で、平成14年から取り組んでおりますので、コンプライアンスが言われる前から、そういう形で取り組んではおります。ただ、これは長野から走ってくる分が1カ所おろし、2カ所おろし、そういうロットがまとまった部分でございますので活用できているのが実態です。

今回、九州発の大都市向けという形で、トレーラーでのやはりリレー輸送、このあたりは活用していかないと、もうなり手がいないのかなという思いはございますので、ある程度、こっちから上っていくやつも、ロットが大きくないことには。小さかったら東京で再配達のコストがかかりますよという部分が残ってきますので、この辺はやはり荷主企業さんにしっかりとアピールをしていきたいと思っています。

【上田委員】 私のほうは九州管内なので、ほとんど直結していませんから、いろいろ大変でご苦労されているなというのが実感でした。

【下川委員】 熊本交通運輸さんの小ロットの部分が4,500円、多分70ケースないということで、小口の単価自体が半分ぐらいだと思うんですね。委託したときには倍以上に上がるのかなって。

【吉川委員】 8割ぐらいが委託費で。

【坂本座長】 委託費ですよ。

【下川委員】 だから、その金額の差が幅広い、倍以上かなと。

【坂本座長】 とてもペイしないですもんね。

【津埜委員】 阿蘇郡小国町の津埜運送と申します。小国町は非常に田舎で、うちの荷主さんというのは、四十年、五十年という荷主さんがほとんどなんですけれども、その中で、長距離ではないですが、先ほどの箇所の問題がありましたですね。3カ所以上になると、基本的には運賃プラスということをしていただいております、現状としては。そういう取り決めであったり、田舎ですから回送が長いと改善基準告示という13時間が守られなくなります。だから、基本的に地元から出る、地元密着という部分でやったり、地元に近いところ、阿蘇であったりという仕事をさせていただくような格好では進めております。

【坂本座長】 ありがとうございます。また後で、まとめて何かございましたら、こういうふうに思いますと。

課題も出てまいりました。これは今後また行っていく実証実験のテーマにもなりますので、絞り込みをしていく必要があるのかなと思います。

それでは、とりあえず次の議題に移ります。議題3の熊本県地方協議会における平成29年度パイロット事業、これが大きな課題になってきますが、これを事務局のほうから説明をお願いいたします。

【事務局】 ～議題3について資料3のより説明～

本日まで事業集団を確定できなかったため、事務局に集団設定作業を一任して下さるよう提案させていただきます。

【坂本座長】 まだ鋭意努力中ということで、大変ご苦労をかけております。なかなかお引き受けいただくのは大変だと思うんですが、吉川さん、大変でしたね。

ということで、事務局に一任でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【坂本座長】 これにつきましては、もしこういうことがあるとか要望等が何かございましたら伺いたいと思います。何かございませんか。

では、今回の結果を受けて、また選定をやっていくときにお話を伺いたいと思います。

それでは、一任をさせていただいて、議題4の「過労死等ゼロ」の緊急対策について。

これは非常に重要な課題ですので、事務局からお願いいたします。

【事務局】 ～議題4について資料4により説明～

【坂本座長】 大分強化をされたということで、過労死等ゼロということでございます。自殺ということもありますが、山野さん、いかがですか。

【山野委員】 運輸労連の山野と申します。

まず、労働者を守る労働組合の立場といたしましては何ら異論はないわけでございますけれども、一方で民間企業の従業員の立場について少し触れさせていただきます。引越し事業を取り扱う例を出させていただきますが、この時期、入学、それから就職、人事異動があつて、1年の中で一番忙しい時期を迎えるわけでございます。民間企業としましては、利益を生み出さないとうにも立ち行かないという、陸運産業の弱みということがございます。仕事の量を調整するのも限界があるということで、どうしても目の前にある仕事はやらざるを得ないということで、長時間労働に歯どめがかからないという実態などもありますので、この会社に対する規制は規制として理解をしておりますけれども、一般消費者、それから利用者の方々に向けた分散を。私どもの立場から言わせてもらいますと、繁忙期、作業時期の分散などの啓発活動もあわせて関係省庁と取り組んでいただければなと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【坂本座長】 という要望でございました。

全体として、今だけの議論ではなくて、今日の議論で何か感じたことがあればと思います。今の議論を含めてでも結構ですが、ちょっと荒川さんがいないので、じゃあ、熊澤さんのところから、一言何かございましたら。

【熊澤委員】 実際、我々としても、自分たちでも配送していることと、また逆に、協力会社の方々に幹線輸送してもらっている部分もあつて、非常に難しい立場でもあるんですけれども。今、テレビ、新聞等を大きくにぎわせていますが、やっぱり世の中の流れが随分変わってきています。競争競争で運輸業界も来たものですから、我々としても過渡期というか、商売のやり方を変えていかなきゃいけない。以前は、日本の面積に、最終的に荷物が増えれば密度に伴って利益が出ると。低単価でも利益が残るんだということで量を拡大していこうということで来ていたんですけれども、やはり働き方が変わってきている。共働きとかで全体のうちの4分の1ぐらいが不在ということで再配達だとか、そういったような時代になってきましたので、荷物が集まれば集まるほど利益が出なくなってきているというのが現状です。逆に、社員というか、労働者的にも、建築関係、運輸関係は人が

集まらなくなっているということで、じゃあ、実際ここにもありますけど、低い運賃、料金でという中で、全体的にほんとうに見直していかなくてはいけないということを今、会社としては思っている最中です。

だから、当然我々の商売を含めて、幹線輸送をしていただくという部分についても、大型トラックの運転手さんもなかなか集まらないという中で、やっぱり運賃だけではないと思うんですけど、環境面、時間の問題というのはほんとうに喫緊の課題ですので、大改革じゃないですが取り組もうということで今検討しているところです。

そういった中で、行政からの指導であるとか、ほんとうに商売のやり方自体を変えていくというところに来ていますので、一緒になって取り組みをさせていただきながら。リレー方式だとかそういうのも今、中部だとか関西、我々も継続リレーという形で、24時間運送してそこまで行ければ、その次また行くみたいな、中継地があれば済むような仕組みだとか、そんなことも考えていますので、いろいろこれから検討していきたいと思えます。

【坂本座長】 ありがとうございます。

それでは、矢野さん。

【矢野委員】 日本通運の矢野でございます。

規制緩和以降、運送業者の数も非常に増えたという状況があるんですけども、やはりドライバーの高齢化も進んで、これから一層の人手不足が想定されます。人がいない、車もないという状況で、荷物はある。そういう中でどうしたらいいのかということで、やはりどうしても各社それぞれが単独で頑張っても消化し切れないという部分がありますから、先ほどのリレー方式もそうでしょうし、ヤマトさん等も言われています、何社かあつて協力して集配もする共同集配というようなこともあろうと。業界挙げて取り組んでいかないと生きていけないと思っております。

先ほど、全日運輸労働組合のほうから申しあげている繁忙期に集中するという世の中の仕組み、これに限らず、ほかにもそういうことがあろうかと思っておりますので、そういう部分について、協力していければなと思っております。

【坂本座長】 ありがとうございます。競争だけではなくて、やっぱり共同でいろいろやっていく、そういう時代になったんだと思えます。

じゃあ、松永さん。

【松永委員】 本田技研の松永と申します。

荷主側という形での参加になっておりますが、荷主側としても、今も言われていますように、ドライバーの労働時間や企業としてCO₂の削減とかもありますので、そういうところを含めまして効率よく運ばないといけないのかなど。そういう中では、うちのほうも大きい運送会社さんと手を組んでいるようなところがあって、リレー方式みたいなのところとか、センターみたいなのところというのは結構容易にやれているというところがあります。

ただ、労働時間という形で言うと、やっぱりフェリーとかモーダル化というところがありますので、今、運送会社さん、5社、6社ぐらいおつき合いしているところがありますが、そういうところも集めながら効率よく、フェリーとかRORO船を使つての運送法で、何とか安く効率よくできないかみたいなのところを検討しているような状況です。また皆さんにご意見をお伺いすることもあると思いますので、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。ある意味では、リレーだとか共同だとか、あるいはフェリーを使うとか、いろんな事例を実践されているので、またそういうケースもいろんなところで反映させていただければと思います。

では、吉村さん、お願いします。

【吉村委員】 お世話になります。鶴屋の吉村と申します。

私の場合も、鶴屋の物流センターというところで、商品の着貨を主にお世話になっております。お客様、消費者の方へのお届けというところで、いろいろお世話になっているところがございます。

先ほどお話しがありましたように、物流が増えて、ドライバーが不足するというところも含めまして、あまりに細かく消費者が求め過ぎる部分もあるのかなというところがあります。実際、私もインターネットを使って買い物を、前よりはするようになってきているんですね。それをやる中で、ここまでしてほんとうに大丈夫かなと、ここ一、二年、すごく気にするようになって、わざと日付指定をしないようにしているんですけども。いる日にちと、いる時間さえきちんと守れば、逆にドライバーの方の二度手間を防げるというところを考えると、それをどう効率に結びつけられるのだろうかというところは、消費者の立場としても考えております。

1カ所に違う業者の方が何回も行かなくていいようにという取り組みをされているということもお伺いしています。実際、各社の連携で効率を上げるというところと、あと、お届けの日にちに猶予をいただくというところを、消費者の方のご理解も含めて、その辺は十分に浸透させるべきかなということも考えています。

【坂本座長】 消費動向に合わせて、いろいろサービスしているわけですが、その辺の見直しのことにも課題になるんだと思います。

じゃあ、古里さん、お願いします。

【古里委員】 中央会の古里でございます。

この協議会の冒頭から、前回欠席しておりましたが、大変重要な内容だと感じています。やはり、いつもちょっと感じていたものですが、利害関係人として、消費者の皆さんには、この場の議論というのをきちんと理解いただくというようなことが必要なのかなど。やはり消費者の皆さんが、ここの部外者であってはならないような気がします。

ですから、今日のパイロット事業などの課題等ありましたように、最終的に、具体的に申せば例えば費用とか、そういうものをどうするのかということですね。サービスの低下をあえて受け入れるというのか、今までのサービスで求めていた費用を負担していただかなければならないという状況じゃないかなと思います。今後またパイロット事業を行われますので、最終段階で、国民、県民にきちんと実態をお知らせして当事者意識を持っていただくような売り込み方をぜひしていただきたいなと思います。

それから、その流れで言えば、いつでしたか、トラック協会がテレビで、交通インフラの重要性ということを啓発するというのをテレビ番組、スポットでされていたので、そういう取り組みも含めて大変重要ではないかなと思います。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。

全体の印象は、せっかくここまでやってきたのは、何よりも働いている運転手、ドライバーの人の労働条件の改善、これをするためには取引環境を変えなきゃいけない。それをやっていこうと思うと、システムだけではなくて、国のいろんなことが必要なんだけれども、消費者のニーズということを見ると、やっぱり消費者を巻き込んでいくということがないと、やはりここだけの議論ではだめだなという印象があるんだと思います。じゃあ、消費者をどうやって巻き込んでいくのかというのを、また一つの課題にしながらですね。とにかくサービスを受ければいいのかという時代はそろそろ終わるのかなと思います。

【坂本座長】 今日、初めてオブザーバーで農政局のほうがおいでになってますので、何か感想等ございましたら。感想で結構です。

【甲斐九州農政局経営・事業支援部食品企業課長】 私ども行政として、卸売市場を担当しております。今日お伺いしていて、パイロット事業のいろんな課題とか問題という中で、荷主の問題と認識、それと荷受け側の問題と認識、それと、今回初めてお伺いしてい

るのが、中間の実際のトラック事業者、運送、流通の中間にいる方たちのいろんな認識と課題というのをいろいろお聞きして、今日の段階では、それぞれにそれぞれの色があるなというふうには感じております。今後、こういう問題は我々の中でまた分析なり反芻をしていかなければいけないと思っております。

【坂本座長】 ありがとうございます。トータルで全体、卸しのところから始まって、農政局さん、いろいろおつき合いがありますので、また全体の流れはこうだよということを、何かの機会がございましたら、オブザーバーの立場でご発言いただければと思います。

それでは、住永会長、何かございましたら。とにかくこの会は、国がいろんな制度をつくって、いろんなサポートをしているんですが、当事者のトラック協会が中で頑張らないとできない。しかし、今の状況だと運転手不足で非常に厳しいという話もございます。労働時間を短縮しないといけない。何か感想ございますか。どうぞよろしくお願いたします。

【住永（豊）委員】 それでは、ちょっと述べさせていただきます。

今日はヤマト運輸の支店長さんもお出席でございます。私はヤマトさんにも仕事をいただいている立場でもありますが、やっぱり今回、この業界のリーディングカンパニーであるヤマトさんで、ああいう報道がなされたということで、まず私は労働組合さんにエールを送りたいような思いがします。そしてまた、値上げをする方針だということも発表されたんですけども、ほんとうに大歓迎でございます。しっかり頑張ってやっていただきたいと思っております。そこでやっていただくことが、私どもに対してどれだけ後押しになるのか、そんな思いでございます。

今日の会議で、いろんな問題が含まれているわけですが、小野先生からパイロット事業についての詳細な報告をしていただきました。一部、ほんとうに浮き彫りになったということでありまして、こういったことは当然必要なことではありますけれども、私たちが今後、業界で狙っているのは、この労働の問題だけではありませんので、やっぱりいろんな全体の問題、労働力の問題にどう対応するのか、過労死の問題も労働局のほうから今日お話しいただきましたけど、こういったものをなくすためにどうしていくのかというのが、ほんとうのテーマでございますので、焦点がぼけてしまわないように取り組んでいく必要があるんじゃないかという思いがしているところでございます。

ついでには29年度の取り組み、幾つかの方法が上がってきておりましたけれども、全部見ていくという状態ではありますが、これは農業だけに限らず、いろんな企業さんにもこれに参画していただくように、協議会として働きかけをお願いしたいという思いがするとこ

ろでございます。製造業もやっぱりぜひ欲しいし、それから流通関係ですね、スーパー、そういったところもできればその中に。スーパーというのは何でもありますので、手を挙げていただけるとありがたいなという思いはしております。

それと、過労死の問題ですね。これはやっぱりあってはならないことですから、真剣に取り組んでいかななくてははいけませんけれども、実は私自身、私どもの業界でどれぐらい、仕事のもとで亡くなられている方がいらっしゃるかというのは承知しておりません。大変申しわけありません。そんな状態ですが、この過労死の問題に取り組むと同時に、もう一つは、先ほどの小野先生のお話の中でも出てきましたが、改善基準告示を守らない実態という問題、それから、それとも関連する部分の長時間労働の問題。これは同じような、同等のようにも思えますけれども、改善基準告示の問題と長時間労働問題とは少し区切りをつけて考えないと、全部が長時間労働の問題と改善基準告示違反しているところが全国の長時間労働になっていくかという、決してそうではない。改善基準告示の部分的なものに違反しているということですから、そのところは同じテーブルでは考えられないのではないかという思いがしております。

そしてまた過労死も、ほんとうに私ども運送業界で長時間労働だけが取り上げられており、もう少し詳細なデータをいただきたいなという思いがするところでございます。

そしてまた、メンタルヘルスのいろんな検討をされているわけですけれども、困っているのは、受けてくれるお医者さんがいない。地方によっては、ちょっと田舎に行きますと、いないんですよ。それでもやらなければならないということで、非常に困っているところがある。こういった措置も必要かもしれませんが、やはりできる環境の中で、こういった施策を実施していただければいいなと思いました。

同じように運輸業界のほうも、今度は準中型免許というのが、ほんとうに私どもにとっては大変ありがたい。こういった制度をつくってもらって、3月12日から始まったんですけど、実はこの試験を受けられる自動車学校が、熊本市内にはないんじゃないですか。

【坂本座長】 市内にはないです。

【住永（豊）委員】 市外には6社あります。これは、いろんな条件があるんでしょうけれども、やはり受けられる環境の中で、こういった制度を設けてもらうと助かるなという思いがします。私も気づかなかったのも悪い部分もありますけども、そういったことをお願いしていきたいと思えます。

それと、古里委員の発言で、消費者側にも理解してもらわないといけないということが

ありました。やっぱり、あまりにも消費者優遇が進み過ぎているようなという気がして、ちょっとは我慢してもらわないといけないことも、いろんな制度の中で考えていく必要があるという思いがしております。

そして最後にもう一つだけ、こういう熊本地方協議会を初めとしまして、中央のほうではほんとうにいろんな施策を今やっただいただいているんですよ。私どもの運送業界にとっては、こんなことは今までなかった。この時期を私は逃してはならないと。やっぱりこれに、私ども運送業界、会員一人一人が、こういう新しい施策を打ち出しているということをしかりと理解をして、腹をくくって取り組んでいく必要があるという思いがします。

そのためには、やはり中央で進んでいることを地方のほうでもどうやって同じ認識を高めていくのか。最終的にはやっぱりこれは事業者団体にもいろんな周知が必要ですし、消費者団体の中でも必要でしょうし、行政あるいは地方の行政や政治家、各種団体、そういったところにも、メディアの方の協力をいただきながら、こういうことを広めていく必要があるんじゃないかなという思いがしているところでございます。

以上でございます。

【坂本座長】 ありがとうございます。特に最後に言われたのが会長のご趣旨だと思いますが、中央がここまでやっているの、地方も頑張れと。その頑張れという、頑張るといふのは、その話だと思うんです。

以上、大体議論が煮詰まってきたと思います。もしこれでよろしければ、大体議事を終了したいと思います。

事務局、そのほか何かございますか。

【事務局】 特にございません。

【坂本座長】 大体時間が参りましたので、あとは議事録等について、運輸支局の西村さん、よろしいですか。

【事務局】 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5回議事概要として九州運輸局のホームページのほうに公表予定としております。また、九州運輸局のホームページでは、熊本に限らず全運輸支局の資料、議事録を第4回まで既に掲載しております。私どもの手順の関係で熊本県の議事録についてはまだ公表がなされておられません。公表する前に必ず皆さんに、この内容で掲載していかどうかの確認を協議会でとらせていただいて掲載しますので、その節はまたよろしく願いいたします。

【坂本座長】 というご案内でございます。ぜひご協力方、お願いをいたしたいと思

ます。

これで議題は全て終了ということでございますので、あとは事務局のほうに戻します。

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、家邊九州運輸局自動車交通部長よりご挨拶を申し上げます。

【家邊九州運輸局自動車交通部長】 九州運輸局自動車交通部長の家邊でございます。本日は年度末のご多忙の中、協議会にご参加をいただきまして大変ありがとうございます。また長時間にわたりまして、ご議論、ご意見をいただきまして大変ありがとうございます。

議題にもございましたけれども、今年度から全国各県でパイロット事業を実施しているところです。それぞれの地域のパイロット事業で、やはり多くの課題が出たりとか、あとは着荷主さんが荷受けの時間の指定をしていただいたりとか、パレット化を実施したことによって、拘束時間の短縮をしているというような成功事例とか、いろいろ集まってくるということです。来年度もパイロット事業を実施して、そういった実際のリアルワールドでの課題とか成功事例等を積み上げていって、それを実際の運行のほうに皆さんが反映して、労働時間の短縮等を図っていただければと考えておるところです。

あと、九州運輸局としましても、今年の1月に物流効率化政策推進本部というのを設置しております。こちらは私が所属しております自動車交通部以外にも、船の担当、鉄道の担当、あと物流倉庫の担当、それぞれの部署が集まって、物流の効率化に当たって連携して取り組んでいこうと。具体的には中継輸送であったり、モーダルシフト等、事業者の皆様様の物流の効率化を実施するに当たって、制度的な課題であったりとか、何かお困りごと等ございましたら、みんなの知恵を持ち寄って解決できないかというようなことを考えておりますので、皆様方のほうで何かご提案とかございましたら申し入れていただければ幸いです。

先ほどからもお話がありましたとおり、ドライバーの長時間労働問題が深刻化しております。このような状態が続きますと、物流機能というのが成り立たなくなっていくおそれがございます。そういう中で、トラック輸送の生産性向上、労働時間の改善、あと取引環境の改善が重要かと考えております。九州運輸局としても今後取り組んでまいります。

また、この課題等を解決するに当たっては、トラック事業者さん、荷主さん、それぞれ

の協力関係が必要だと思っておりますので、今後とも皆様、ぜひご理解、ご支援賜れば幸いです。あと、この協議会につきましても、来年度また開催が続いてまいりますので、委員の皆様におかれましては、改善に向けた議論のほうを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。

【事務局】 皆様方におかれましては、長時間にわたり熱心なご議論をいただき、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。

また、最後に1点申し忘れておりました。次回の協議会につきましては、次年度開催ということになりますので、次年度に入ってから改めてご案内差し上げる予定であることを申し添えます。

では、本日はまことにありがとうございました。

— 了 —