

第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会議事録

- 日時 平成29年7月28日（金）13時30分～15時30分
- 場所 大分県交通会館 4階 大会議室（大分市大津町3-4-13）
- 出席者 別添「出席者名簿」参照

I. 開会

（事務局：大分運輸支局）

- ・開会の言葉
- ・配布資料（1～5、参考資料）

II. 大分労働局 挨拶

（大分労働局 足立労働基準部長）

ただいまご紹介頂きました4月1日に着任いたしました、大分労働局労働基準部長の足立と申します。本日は労働局長が都合により出席できませんので、私が代理でご挨拶をさせていただきます。本年度、第1回目となりますトラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会の開催にあたりまして、委員の皆様方におかれましては、お忙しい中お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。また、日頃から労働基準行政の推進に、格別のご理解とご協力を賜っておりますことを、本席をお借りしまして厚く御礼申し上げます。さらに九州北部豪雨におきまして、被災されました方々に心からお見舞い申し上げます。

さて、大分労働局では、既にご案内のとおり、働き方改革を始めといたしました長時間労働の抑制を本年度も最重点課題として掲げているところでございます。また昨年度末に大分県知事を始めといたしまして、労使団体にもメンバーに入ってください、大分県働き方改革推進会議を設置しております。今後、働き方改革に向けた議論を行い、大分県独自の目標を設定するなど具体化することとしています。この具体的取り組みにつきましては、改めてお願いすることもあると思っておりますけれども、働き方改革を県内で大きな流れにしていくためには、労使一体となった取り組みを推進していく必要があると考えておりますので、皆様方のご理解とご協力をお願いいたします。

さて、本日の会議では、中央協議会でのご報告、第2期のパイロット事業等につきましてご説明させていただきたく、開催をさせていただきました。トラック輸送業では、豪雨災害によりまして、迂回によって労働時間の長時間が懸念される場所ではございますけれども、第1期と同様に第2期のパイロット事業を着実に進めることによりまして、大分県におきますトラック輸送業の労働環境の改善・整備に繋がりますよう努めて参りたいと思っております。委員の皆様方には忌憚のないご意見をいただきますようお願い申し上げます。私からの開会の挨拶にさせていただきます。本日はよろしくお願いたします。

（事務局：大分運輸支局）

ありがとうございました。それでは、これからの議事進行は前田先生をお願いしたいと思います。

す。前田先生、よろしくお願ひ致します。

(前田座長 挨拶)

皆様こんにちは。座長を務めます前田でございます。月末の非常にご多忙の中、この暑い中会議にご出席いただきましてありがとうございます。ご案内にもございましたけれども、この協議会も第6回になります。そういう意味では、今ご挨拶にもありましたけれども、働き方改革に繋がる具体的で着実な一歩をそろそろ示していかなければならないと思っておりますが、そういう意味では、これまでと同様引き続き真摯なご議論・ご意見賜りたく思います。よろしくお願ひいたします。

それでは議事に入らせていただきます。

Ⅲ. 議 題

1. 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

(前田座長)

議題1「トラック輸送の取引環境・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いたします。

(事務局：九州運輸局)

・事務局より、資料1に基づき、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説明が行われた。

(前田座長)

ありがとうございました。それでは、只今の説明について、ご質問・ご意見がある方お願ひいたします。

(尙)トランスポートサービス・ミエノ 三重野社長)

三重野と申します。質問なのですが、この17ページに書いてある文章のところなのですが、このワンペーパーを見ていただいてもわかると思いますが、中央に内容は別としても、トラック総重量8t以上、もしくは5tという文章なのですが、先程のチラシの左側にラインを振っておりますが、この部分について、運送会社のトラックというのは積載が2t車のも1t車もあります。そういう車両は、問題はないのかというと、30分以上の荷待ちがあると思うのです。宅配車両やコンビニを回る車両は、7t車まで高校を卒業した若い社員が乗れるわけです。コンビニとか宅配をしている車両というのは、全体の数%にあたります。一般車両でも昔で言う4t車という車両はもの凄くあると思います。総重量8tまでの車両です。そういう車両は待たされても良いのかという逆言葉になるわけです。これをどういう根拠でやっているのかという説明が欲しいのです。

(九州運輸局 自動車交通部 家邊部長)

推測にはなるのですけれども、こちらの車両総重量8 t以上または最大積載量5 t以上というものは、運行記録計の設置を義務付けていて、記録についてもきちんと入れて下さいというものを法令上定めておきまして、その運行記録計の義務付けをしている中で、この止まっている時間を荷待ち時間という形で記録して下さいというのが今回の主旨です。別にこの8 t以上または最大積載量5 t以上のトラックに該当しない車もしなくて良いと言っているわけではなく、あくまでも義務付ける範囲をこういう形にしてみますということなので、もちろん自主的にやっていたことを否定する訳でもございませんし、その問題についても問題ないと思っているわけではない。ただ実際にどうやって記録するのかという時に、運行記録計を付けている事業者の方に、記録計の記録の中でこの部分は荷待ち時間でしたという形で記録を義務付けて下さいと言っている。

(㈱トランスポートサービス・ミエノ 三重野社長)

その件で、たしか小さい車両の運行記録計の指導が出ていると思うのですが、私の勘違いでなければ、それをしているのは運輸局です。それなのにそれを外すとはどういうことですか。

(九州運輸支局 自動車交通部 家邊部長)

義務付けているところが車両総重量8 t以上と最大積載量5 t以上。それで、1年か2年前に7 t以上まで広げたというのはあるのですが、たしかまだ経過措置的なものがあつたはずでして、それでまだ全車的に7 t以上の車両が運行記録計の設置が義務付けられていないからという理解でいるのです。

(㈱トランスポートサービス・ミエノ 三重野社長)

私自身は青ナンバーで走る限りは、運行記録計が必要だと思います。ドライバーの日報でもありますので、非常に大事なことだと思います。他の部分につきましても、大型であれば追突防止だとか、今は乗用車にも軽自動車にも付いている状況です。これを2 t車から全ての車両に付けていただける状況にすれば、車両購入金額も下がると思いますし、スピードリミッターに対しても全体的にエコドライブという部分に非常にいい方法ではないかと思っております。リミッターの問題、追突防止、ふらつきとか色々装置が出ていますので、全車に、仮に台数、数が出れば安くなると思いますので、その部分も含めて進めていただきましたらありがたいと思います。

(株)NBS ロジソル 十時会長)

NBS ロジソルの十時と申します。17ページの荷待ち時間の記録義務付けについて、それから7月1日から施行しましたので、これは我々からすると画期的な話で大変ありがたい話だと思います。これを全ての運送会社に徹底するように、是非国交省の方から行政指導をお願いしたいと思います。この辺は非常に我々も負担になっているところだと思いますので、是非これを徹底していけば、かなり拘束時間改善できるのではないかと思っております。我々運送業界は立場が弱いところがありますので、なかなか荷主さんに言えないということがありますので、これは非常に

画期的なことだと思います。

それから21ページの適正な運賃、料金収受に向けた方策についてということで、輸送作業を分解すると発地から着地まで、これは行程になります。現状荷造りから着地の荷卸しまで運賃という一括りになっているのです。本来、我々は運送だけだったのですが、荷主さんの方から前作業をやってくれと言われると断れない。そういう附帯作業がどんどん増えていく。ところが運賃は変わらないということが今まで多々あるが、今回の法改正によりまして、ここをきちんと行程を分けて、附帯作業、待機時間、積込み料、それから運送本来の運賃、荷卸し料。こういう風に分けて料金を設定していくということになると、我々は非常に設定がしやすくなると思いますか、非常にそういう面で待遇改善等にも繋げられると思いますので、これも非常に画期的な話で、是非行政指導の程お願いをしたいと思います。今回の待機時間の記録と適正運賃設定と非常に画期的で我々ありがたい話だと思います。

(公社)大分県トラック協会 中島副会長)

トラック協会副会長の中島と申します。21ページの適正な運賃収受に向けた方策の部分であります。今せっかく委員会のご意見がありましたけれども、今我々の運賃というのは、このは作業からいろんな手待ちを縦持ち横持ちという風に、小分けしていただくことは大変ありがたいのですが、今の荷主さんで、今の運賃の中にこれがどのように入っていると言われると、非常に不明瞭なのです。そういう意味で基本の運賃は、運賃として運賃だけで生業が立つと、こういう基本設定をしていただいた上でサービスについての手待ち料を、それから仕分けとか荷造り、こういう料金を別立てにさせていただきたい。要は、運賃は運賃。そしてサービスはサービス。この区分けを明確にさせていただかないと、現状から行くと今我々が収受している運賃が包括されて分割されるだけであって、今いただいている運賃となんら変わらないといったことになるのではないかと気にしておるところです。そういう意味からして、非常にこの基本運賃、輸送する走る運賃とサービス運賃は明確にして、輸送運賃で生業が立つとなって、基本運賃の設定ができれば、お願いをしたい。こうできれば幸いであると思っています。よろしくお願いをしたいと思います。

(新日鐵住金㈱ 大分製鐵所 近藤工程業務部長)

新日鐵住金の近藤です。視点はどちらかというと荷主サイドの意見になるかもしれませんが、12ページに和歌山県の設計変更による運送の負荷の軽減というものがあります。これは設計変更をして、一般道でも24時間対応ができるものにしたということなのですが、現実には相当ハードルが高いです。一度設計されてしまうと、それでオーダーとして注文が流れてきますので、これは一貫で設計の段階から運送にも配慮したものとして、例えば落札するときの評価ポイントとして地整さんとかも評価していただくと、こういう動きが加速するのではないかと思います。まだまだサイズが大きくても、お金を払えば運べるのかという雰囲気はどうしてもあって、最初からこういう標準化モデルみたいなものとして、設計を取りやすくするというのを、今の落札するときの基準は、いかに安く出来るかということと、あとは先進的な技術を取り入れているかという技術ポイントとして、落札するときの評価されているようなのですが、やはり運送まで評価したときの設計の在り方みたいなところまで配慮していると、例えばそれがプ

ラスの評価ポイントとして考えられたりですね、そういった一貫での考え方を国交省の方に持っていただくと、非常に一貫での負担が軽減されることがあるのではないかと考えております。なかなか運輸の部分と地整の部分とで相容れないということがあるかもしれませんが、一度そういう目でも評価していただくとよいかなと思います。

(前田座長)

パイロット事業に関わる話も出ましたので、次の議題が大分のパイロット事業の意義に関わるような話と繋がると思っていますので、議題2に移ってもよろしいでしょうか。それでは議題2が「大分県地方協議会における平成29年度パイロット事業について」でございますので、今のような話もその中でまた反映されていると思っておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、議題2についてお願いいたします。

2. 大分県地方協議会における平成29年度パイロット事業について

- ・事務局（大分運輸支局）より、資料2に基づき説明が行われた。

(前田座長)

ありがとうございました。只今の説明についてご意見・ご質問をよろしく願います。

((公社)大分県トラック協会 青木会長)

トラック協会の会長の青木といいます。先程、実証実験・パイロット事業ということで、私共のさくら運輸がやらせていただくということで、今日もご出席の新日鐵住金さんにはご理解をいただきまして、実証実験をやろうということになっております。ただこの3種類の輸送形態を少し説明させていただきますが、全行程陸送で行く、また、フェリーで大阪まで行って、それから陸送の部分、それと RORO 船があるのですが、今回は最初に大分の方も RORO 船の運搬ということで、東の玄関口として、大分県も RORO 船に力を入れております。私も九州の東の玄関口協議会に入っているわけですが、この RORO 船は無人と有人があります。有人は12台しか乗れないという状態です。現在出航しているのが、火曜日・木曜日・土曜日ですので、新日鐵住金の出荷をそれに合わせてというわけにも行きません。新日鐵住金の方は、基本的には船舶でコイルの輸送が多いのですが、私どもトラックというところについては、緊急物資という名前で、荷主さんが急に必要である品物とかを、そういう要請でトラックを出すのが基本になっております。それで RORO 船がかみ合うかどうか。この火曜日・木曜日・土曜日の出航と荷物がかみ合うかどうか、今のところわかりませんので、そこところは行政の方も十分理解してもらいたいと思っております。比較的には、現在フェリーで大阪まで行っておりますが、RORO 船は20時間掛かりますので、色々問題があって、ドライバーが船酔いをするという人もいて、それと20時間もフェリーではないので設備関係もほとんどなく、そういう状態で弁当なども持ち込みでやるような状態です。本来貨物船なので、もちろん我々もローテーションでドライバーを回しますけれども、先程言いましたように船酔いをする人を乗せるわけにはいけないので、これはもう飲酒運転と同じような状態での運転になりますので、そういう意味から非常に難しいですけれども、RORO 船で行っ

たときにどういう時間の短縮ができるか、そして、フェリーで大阪まで行って、それから陸路で行った時間。そして全行程を陸路で行ったときの時間の3種類をやって行こうかと思っております。それにおいて、一番効率の良い、長時間労働に運転手が楽をして行けるような方法を取っていききたい。ただこれは比較だけですので、私ども業界がどうしていくかは、それぞれ荷主さんの要望もありましょうし、選択する余地があるかと思えます。新日鐵住金様には、本当に今回ご協力いただきまして、この場をお借りしましてお礼を申し上げたいと思えます。

(新日鐵住金株 大分製鐵所 近藤工程業務部長)

新日鐵住金の方から一言申し上げますと、先程さくら運輸さんがおっしゃった通りなのですが、手前どもは国内に事業所が13か所ありまして、大分で作っています自動車向けの薄板といわれるような製品を作っている製鐵所が全国に7か所あります。大体がエリア毎でお客さんを獲得してデリバリをしていますので、九州から関東へ持っていくというのは、やはり大分でしか作れない製品がありまして、それを持っていく形がございます。得てしてそういうものは、なかなか作り辛かったりするものですから、納期が逼迫しまして、普通は船で関東まで持って行くのですが間に合わないのので、緊急トラックということで出荷している次第でございます。そういうものが先程の説明にあった通り間断的に出る RORO 船やフェリーで果たして間に合うのかという兼ね合いはあると思うのですが、トータルでモーダルシフトを推進していこうということについては、賛成でございます。それと大分だけではなくて、例えば大分製鐵所の大分地区と、あと山口県に光地区というところも製鐵所で同じ事業範囲でございます、ここは船に非常に困っています。仕方なく陸路を使って、大阪とか関東に持って行ってまして、ここは逆に言うと大分から出発して、船が光とか徳山に寄って、もう2・3台くらい積んで運航するとか、これもお客様の一貫で物流を考えたときに、もう少し広がりがあれば、そういう選択肢も考えていいのではないかと思っております。

(前田座長)

ありがとうございます。それでは、議題2については、建設的なご意見をいただきましたので、議題3について説明をいただいてもよろしいでしょうか。

それでは議題3「長時間労働抑制に関する現状と対策について」事務局より説明をお願いします。

3. 長時間労働抑制に関する現状と対策について

- ・事務局（大分労働局）より、資料3-1, 3-2, 3-3に基づき説明が行われた。

(前田座長)

ありがとうございました。只今の説明について、ご質問、ご意見をよろしくお願ひいたします。私の方から質問なのですが、どちらも未達成で2分の1、67万出るというのはどういうことですか？

(事務局：大分労働局)

未達成であっても、その努力をしたということが見込まれますと、補助ができるという内容となっております。

(前田座長)

長時間労働改善のために、非常に大変な状況の中、改善に向けての具体的な施策ということで提案がありましたが、いかがでしょうか。

よろしいですか。それでは、勤務間インターバル導入等につきまして、事務局から説明をいただきました。そういうことで、なかなか難しい課題ではございますが、一步一步進んで行こうということでよろしく願いいたします。

それでは、議題4に移ります。議題4は、「荷主企業物流担当者と運送事業者の意見交換会（分科会）について」でございます。事務局より説明をお願いします。

4. 荷主企業物流担当者と運送事業者の意見交換会(分科会)について

- ・事務局((公社)大分県トラック協会)より、資料4に基づき説明が行われた。

(前田座長)

意見交換会について事務局から説明がございました。ご質問・ご意見をお願いしたいと思いません。

先程運輸局から生産性向上国民運動推進協議会での安倍総理と経団連会長からの力強い発言のご紹介がございました。本当に荷主さんと運送事業者さんとで連携して進めることの重要性を、総理をはじめ皆様が期待されておりますので、この分科会について私共も大いに期待をしたいところでございます。

今回の第7回の会議が非常に楽しみになっておりますので、よろしく願いをしたいと思いません。

それでは、次の議題、その他になります。事務局から何かございますか。

5. その他

(九州運輸局 自動車交通部 家邊部長)

先程の荷待ち時間の記録の件なのですが、本省の方に確認してまいりました。運行記録計の義務付け範囲も意識したようなのですが、考えとしては、記録義務付けが規制強化である中で全ての自動車に導入するということが難しい中で、まずはどこから始めようかという考えの中で、傾向としてやはり長距離運行が多く、荷待ち時間が多いというのが大型車両で、どちらかというと小口配送などに使われる小型の車両というのは、傾向として荷待ち時間が少ないというものがあつたので、まずは傾向として荷待ち時間が多い大型車両から導入したということでありました。義務付けの範囲をもっと広げるべきではないのかというご意見につきましては、こちらから本省の方にも伝えておきたいと思いません。

(前田座長)

ありがとうございます。おそらくここでひとつ成果が出れば、次に次にと進んでいくであろうと思います。

他にいかがでしょうか。全体を通してでも結構ですので、いかがでしょうか。事務局よろしいでしょうか。

(事務局：九州運輸局)

今回の第7回を11月ぐらいに予定しているところでございますが、今回は報告のような形式になってしまったというところですので、お詫びのようなどころもございまして、次回以降の協議会につきましては、お互い協議会といった中で、色んな意見の交換を出し合えるような形の場を提供できればという風に考えております。そういった中で、ここにお集まりの委員さんの中で、自社でこういうプロジェクトで取り組んでみましたとか、荷主さんの中では実際に運送事業者さんから相談を受けましたなど、そういう事例がありましたら、そういったものを出し合った中で、協議を深めていただければと考えておりますので、これに関しましては、また次回開催までに色んな形で皆様の方には、こういった事例がないかといったところの調査もさせてもらうかもしれませんが、そのときにはご協力をお願いしたいと思っております。

(前田座長)

全体を通していかがでしょうか。委員の皆様からご意見、ご質問はございますでしょうか。

今、次回に関わることで、事務局の方からそういう方向でお願いしたいというご意見がございました。先程出ました意見交換会、そこで詰めていただいたら、それをここで反映して、それから委員の方には具体的な協議を期待したいと思っております。

(榎鶴見運送 三浦社長)

鶴見運送の三浦でございます。今、取り組みの中で、3つの行程の話がありました。ほとんどフェリーを使うということは、机上でもある程度想定ができるような施策のような気がいたしております。しかしながら、その前後のところでのどのようにお客様も一緒に話をしながら、協力ができていくかということも、積み込み時間を含めて、我々の大きな課題となっていくと思っております。鉄骨ひとつ取りましても、建設現場に朝5時までにここに持って来るよう荷主指示があり、全車両分持って行かないといけない。でも最後卸しは、夕方の3時なのです。朝の5時から夕方の3時まで待たされて、それが待機時間になる。でも夕方の3時に付けて下さいということになると、これは待機時間では無くなって、出発する時間まで休憩時間扱い、または、休憩時間になるという風に解釈できるわけなのです。そういったことも含めて、分科会では話をさせていただきたいと思っております。

それと、労働時間という問題は、労働時間を短縮していこうという趣旨は、やはり過労死の問題も含めてスタートしたことと思っております。私の会社は、2日、3日連休をあげますと、連休明けが一番疲れた顔をしています。4日間、5日間働いて、毎日顔を見ても非常に元気な顔をしています。休みに入って、5月の連休明けやお盆休みが明けたときが一番きつい顔をしているのです。

休みをただあげるだけの問題ではないと思っております。毎日最低11時間から12時間は、地域の運転手の自由な時間になるように空けようということで、お客様の方に話を進めております。そして、少しでも早く帰れるような環境を作っていこうということは、会社が、トラック運送業界の皆が考えていることだと思います。私は会社内でドライバーのリーダーを集めて会議をするような仕組みを作っておりますので、今年の後半は、休みの過ごし方改革をしなければいけないのではないかと。休みをあげても疲れるような休みのあげ方であったら休息のためではなくなる。そこも併せて考えていくべきかと思っております。その上で、この協議会の中では、休息を取れる環境を作るということは、我々がお客様と一緒に考えることだけではなく、ハンドルの時間が長いのであれば、企業内でこのフェリーを使うなど、頑張ってみていく。そういったことが、この中に当てはまってくるかもしれませんが、この協議会をせっかく作っていただいたのですから、荷主さんから積み込みの時間や積み込みの待機時間、何時に入って欲しいなど、そういう時間も含めて、卸先にどういう風な形で時間を何時に付けて下さいとか、それまでは休んで下さいとか、そういうような輸送条件の中のそういう取り組みも、できればこの協議会の中でパイロット事業があるのであれば、そういったことも入れていただければ有り難いと思っております。

(前田座長)

貴重なご意見ありがとうございます。他にいかがでしょうか。

(株)NBS ロジソル 十時会長)

NBS ロジソルの十時と申します。先程も言いましたけれども、待機時間を運行の報告書に記録することになったという法令が決まったということで、これは我々業界の人は皆知っていることですが、荷主サイドの周知徹底をどのようにしたらよいかということがありますが。

(事務局：九州運輸局)

待機時間につきましては、事業者だけでなく荷主の皆様にもこういう話につきましては、先程少し触れさせていただいたのですが、こちらにつきましては、中央としても荷主側に対しての周知も、重要なポイントと捉えております。現在どうやるかという決定した内容というものはありませんが、そこにつきましては、事業団体でありますとか、経済産業省の協力を得ながら、周知の場を設けていくといった考えでございます。九州運輸局としましても、そういった中央の動きを伺うとともに、各県で今、生産性向上セミナーを実施しております。運送事業者様を主体に行っておりますが、そういったセミナーに対しましても、荷主さんの方にも呼びかけを行うなど、そういった機会のあるセミナーの参加の方にも呼び掛けをしていければと考えております。

(前田座長)

先程、パイロット事業についておっしゃっていたのですが、事務局の方で少しは、典型的な例というものがありますか。時間が少し余っていますので、ひとつだけでよいので、少し興味深いものがございましたら、ご紹介してこの委員会を終えたいと思います。いかがでしょうか。

・事務局(九州運輸局)より、参考資料1に基づき説明が行われた。

(前田座長)

事業の色々な成果をこれからまとめていく時に、抽象的ではなくて、例えば協議会で荷主さんが中々難しく動かない時に、どうして荷主さんが動いたのかといったような分析、やはり経済活動ですから経済的な面からも分析する必要があるだろうと感じているところです。

(榎鶴見運送 三浦社長)

今、全日本トラック協会の方も検討されていると思います。富士通総研の方がリレー輸送といえますか、途中中継をしながら、お互いの会社で連携してドライバーを入れ替えたりというような事をやりながら、労働時間を短縮していこうということを進めている事業があると思います。これをやる時に、同じ会社の支店営業所間であっても、また他所の会社、全然違う会社であっても、このやり取りができるような環境が今進んでいるという風に聞いております。例えば広島会社と私どもの会社が山口でお互いに車を乗り換える中継をやろうとした時にどのような書類をそれぞれの事業所に備えておけばいいのか。地域の行政機関の解釈によって説明が違う場合があり、できれば、失敗しないように契約書や、書類の雛型等指導していただければありがたい。

(事務局：大分運輸支局)

運輸支局の高原でございます。やり方について、もちろん全国で取扱が違うというのは非常に問題があると思います。トラックはトレーラーやシャーシというものもありますので、それにつきましては、お互いに車両の届出をして、そして協定を結べば、相互の使用はできるような形になっております。運転者ごと、車両ごとを替えるというものは、詳細な手続きやどれだけのものがあるかということは、確認しまして、皆様の方にご説明をしたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

(事務局：九州運輸局)

中継輸送につきましては、九州管内、今回のパイロット事業で一件取り組むという形を取っておりますので、そういったものにつきましても、協議会の中でご紹介できるかと思っておりますので、中継輸送の取り組みにつきましても、参考にさせていただけるひとつの材料としていただければと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

(前田座長)

他にいかがでしょうか。

今まで5回協議会を進めてきました。これまでも、荷待ち時間、それから基準運賃、附帯作業等、要するにこの労働環境、或いは取引環境の改善のポイントはこれだということで、既に確立されてきたわけですけれども、今回、例えば荷待ち時間の記録義務付けについての省令改正等含めて、かなり具体的な一步が現れつつあるということで、そういったことを含めてパイロット事業をさらによりよい具体的方策を考えていこうということで進んできているということを確認した

いと思います。よろしくお願いいいたします。

委員の方からご意見、ご質問がなければ、これで今日の協議会を終了させていただきたいと思
います。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

(事務局：大分運輸支局)

前田先生、ありがとうございました。最後に、協議会の閉会にあたりまして「九州運輸局 家邊
自動車交通部長」より一言ご挨拶申し上げます。

IV. 九州運輸局 挨拶

(九州運輸支局 自動車交通部 家邊部長)

九州運輸局自動車交通部の家邊でございます。本日はお忙しい中、お集まりいただき、貴重な
ご意見をいただきまして、大変ありがとうございます。また、先の九州北部豪雨におきまして、被
災されました方に、お見舞い申し上げますとともに、その際に緊急物資の輸送であったり、復旧作
業に取り組んでいただきましたことにお礼申し上げます。私共の最初の資料にもありました通り、
ドライバーの不足というものが深刻化しております。そのような中で、如何にドライバーさんを
確保していくかという観点の中で、本年3月に働き方改革の実行計画が取りまとめられまして、
これまでトラック事業者さんには、時間外労働時間の上限規制が適用されていなかったところが、
法施行後5年という猶予期間が設置されますけれども、その上限規制が適用になってきます。今
後もしっかりやっていくためには、トラック事業者さんの努力のみならず、荷主さんのご協力、ご
理解というものが必要となってくるかと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいいたします。この
協議会においても、トラック事業者さんと荷主さんにご参加いただいて議論し、あと今年度にお
かれましては、新日鐵住金物流さんとさくら運輸さんの方でパイロット事業をやっていただいて、
こちらの方で労働時間の改善の実証をやっていくわけですけれども、今後もよりよい議論とより
よい成果が生まれるように、皆さんご協力いただければと思います。また、先程申し上げました荷
待ち時間の乗務記録につきましては、私の方も適正な運賃料金をどうやって収受していくかとい
う中で、そのひとつの具体策として、今回省令改正をして導入したわけで、そういう意味で、我々
としてもトラック事業者さんに周知したり、指導したりということで守っていただきたいと思
いますし、協会におかれましては、協会の会員の皆様にも周知徹底を図っていただければ幸いです
し、こちらに参加の皆様におかれましては、どうぞご対応をお願いいたします。国土交通省としま
しても、厚生労働省、あと経産省、農水省など、関係省庁の皆様と協力してトラック運送におきま
す労働時間・取引環境改善等を進めていくところですので、引き続きどうぞよろしくお願いい
いたします。簡単ではございますけれども、今後の本協議会がよりよいものとなりますことを祈念
いたしまして、ご挨拶とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

V. 閉会

(事務局：大分運輸支局)

ありがとうございました。委員の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あり
がとうございました。本日の協議会の議事録につきましては、事務局にて作成のうえ委員の皆様

にご確認頂き、九州運輸局のホームページにて公表させていただきますのでよろしくお願いいたします。また、次回の開催はパイロット事業の進捗状況を見極めながら中央協議会の動向と調整しつつ日程等を調整させていただきます。その際はよろしくお願いいたします。本日は、長時間の議論、誠にありがとうございました。