

第 10 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」

日時：平成 31 年 2 月 21 日（木） 13：30～

場所：公益社団法人熊本トラック協会

【事務局：荒井】

定刻となりましたので、ただ今より、第10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、誠にありがとうございます。

申し遅れましたが、私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をお願いいたします。

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—1 荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン
- ・資料1—2 ガイドライン事例集目次
- ・資料1—3 ガイドライン事例集のURL紹介
- ・資料2 九州運輸局資料
- ・資料3 熊本労働局資料（3—1～3—4）

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付け下さい。

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。何卒ご了承ください。

次に、本日まで出席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すので、お手元に配布の「委員名簿」及び「出席者名簿」により、ご紹介に代えさせていただきます。なお、人事異動等により、交代になりました委員の方についてのみご紹介させていただきます。ご紹介の際は着席のままで結構です。

株式会社鶴屋百貨店 商品管理部長 水田竜一様でございます。本日はどうぞよろしくお願い致します。委員の変更については以上でございます。

それから、本日はコンサルタントとして株式会社野村総合研究所より山田様にご出席をいただいております。山田様には本日の議題であるガイドラインの説明をしていただきます。

それでは本協議会の開催にあたりまして、九州運輸局自動車交通部長 桑島隆一よりご挨拶を申し上げます。

【九州運輸局 自動車交通部長：桑島隆一】

皆さんこんにちは。九州運輸局自動車交通部の桑島でございます。本日は年度末のお忙しいなか、本協議会にご出席いただきありがとうございます。

また日頃より私ども九州運輸局の業務に対しまして、格別な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。ありがとうございます。

昨年6月に働き方改革関連法が成立し、自動車の運転業務につきましては、平成36年の4月から年960時間以内の時間外労働の上限規制が適用されることになりました。

一方でトラック運送業におきましては、個々の事業者の努力だけでは対応に限界があり、

発着に理解と協力を得ることが不可欠でございます。

自動車運送事業について、政府一丸となって働き方改革に取り組むため、働き方改革に関する団結において、昨年５月に政府行動計画が決定されました。これに基づき関係省庁が連携して、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化などの長時間労働の是正のための環境整備に取り組んでいるところでございます。

労働生産性の向上の取り組みでは２８、２９年度のパイロット事業によりやられたノウハウをまとめた荷主と運送事業者の協力による取引環境と労働時間の改善に向けたガイドラインの、昨年１１月に公表しましたガイドラインにつきましては議事の中でコンサルティング事業者より活用について説明がありますので、活発な意見交換をお願いします。

今後も予約システムによる待ち時間削減や機械予約による日数時間短縮、荷物情報の先渡し、人員対応の確保、平準化などの好事例も例にとりながら、業界団体や関係省庁とも連携しながら横展開をはかってまいります。

取引環境の適正化の取り組みとして、昨年１２月にトラック運転手不足に対応し、我が国の産業活動や国民生活に必要な物流機能を安定的・持続的に確保するため、有識者、荷主、物流事業者団体、労働組合から構成される、「ホワイト物流」推進会議が設置されました。

この企業等に対し多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現等への協力を呼び掛けてまいります。

また標準運送約款の改正に伴う諸手続きにつきましては、昨年１２月までに手続きの各事業所への個別通知を実施したところであり、引き続き制度改正主旨の浸透にもつとめてまいりたいと思っております。

さらに昨年１２月には議員立法により「貨物自動車運送事業法」が改正され、トラックドライバーの労働条件の改善を目的として規制の適正化、事業者の順守すべき事項の明確化、荷主対策の深度化、標準的な運賃の告示制度の導入について措置されたところでございます。

業界の皆様とも連携させていただきながら、この改正の趣旨に沿って適切に運用を行なっていくことにより、働き方改革を進めていきたいと思っております。

本日は委員の皆様により取引環境、長時間労働の改善に向けての活発な議論をいただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【事務局：荒井】

ありがとうございました。それでは、カメラ撮りはここまでとさせていただきますけれども、記者の皆様よろしかったでしょうか。

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いたします。

【坂本座長】

皆さんこんにちは。本当に、冬とは思えないような春の気候の中で、今日はそれなりに気分もウキウキしているような感じではございますが、今、桑島部長からお話ございましたように、我々がずっと取り組んできたトラック輸送に関する取引環境、労働時間の改善は皆様方のおかげで、また国のほうの姿勢、業界の皆様方の努力によって関心も高く、着実に改善に向かっているということは間違いのないわけでございますけれども、しかし厳しい状況に変わりはありません。

今日もそういうお話を皆様方からうかがって、よりよい取引環境、労働条件の改善に向

かえるようになればというふうに思っております。

ご協力よろしく願いいたします。あとは着座で進行させていただきます。

それでは、早速でございますけれども、議題の1『荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン』について、野村総合研究所様より説明をお願いいたします。

【野村総研：山田】

ただいまご紹介いただきました、野村総合研究所の山田です。

今、ご紹介ありましたガイドラインにつきまして説明をさせていただきます。

着座にて失礼いたします。

お手元にはパンフレット状になっております、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」というものと、それから資料として資料集とそれからURLが書かれたものというのをお配りいただいております。

これを中心にご説明を申し上げます。

まず、ガイドラインの資料を1ページめくっていただけますでしょうか。

ここに「策定の経緯」がございます。先ほど部長からもご紹介ございましたけれども、ここ何年間かの取り組みとして厚生労働省、国土交通省、及び全日本トラック協会が事務局となりまして、この中央協議会が結成されてまいりました。

この協議会では平成28年度、29年度の2か年にわたって全国47都道府県で荷主及びトラック運送事業者が協力しながらトラックドライバーの長時間労働の短縮を目指すパイロット事業を実施してまいりました。

このパイロット事業に様々な知見ノウハウがあるということで、実際にこういった取り組みがどのような成果があったのか、またその中心的な着眼点は一体何であったのかというところを整理し直したものがこのガイドラインでございます。

このガイドラインにさらに具体的な使い方といいますか、目的でございますけれども、ページをめくっていただきまして、3ページでございます。

ここに「取引環境と長時間労働の改善に向けた取り組みの進め方」ということでございます。

この取り組みといってもいったい何から手を付けてどう進めるのかということについて、なかなかゼロから解決策を考えていくというのは非常に難しいということで、このガイドラインといたしましては、まず①というのが5行目ぐらいにございますけれども、「取引環境と長時間労働の改善に向けた取り組みの進め方」を案内した上で、②実際の現場における「改善に向けた取り組みの類型と対応」について紹介するという、この2段階に分けた記述というふうになっております。

さらにその次の行からありますように、別冊の「事例集」というものが作成されております。この「事例集」というものだと、このガイドラインはテーマになっておりまして、この「改善に向けた取り組みの類型」に合わせた整備ということになっております。

これについてはもう一度後ほど別途ご紹介させていただきます。

この進め方の後半にありますけれども、荷主にとっては何気ないことがトラックドライバーの労働時間に大きな影響を与えていることがあります。

これはつまりほんの少しの作業改善であってもトラックドライバーの労働時間を大きく改善できる可能性があるということでもあります。

またそうしたほんの少しの作業改善が物流コストの削減、サプライチェーンの全体の効率化・最適化につながるということが期待できるということで、荷主の皆様にもぜひこのガイドラインを参考に取組みについて考えていただければということを示しております。

具体的な中身にまいますけれども、ちょっと前の目次をもう一度見ていただければと思いますが、1ページでございます。

今申し上げたこの「取組みの進め方」というのが3ページになりまして、そのあと下2行で「改善に向けたステップ」、「ステップごとの取組みの具体的なイメージと流れ」というところで、この進め方について最初十数ページ記述がございます。

それからその次のかたまりとして、「取引環境と長時間労働の改善に向けた対応」ということで、これ以降対応例①から⑬まであがっておりますけれども、それぞれ毎にこの対応策というものが、どういう中身であり、実際このパイロット事業でもどんな取組みがあったのか、その成果どうだったのかということを逐一ご紹介しております。

このガイドラインは大きくこの2つの項目で構成されております。

まず「改善に向けたステップ」というところから、具体的にご紹介を申し上げたいと思います。4ページ以降でございます。

4ページをご覧くださいますと、主に①から⑦、ステップ1からステップ7ということで流れが書いてございます。

例えばステップ1というところで、「荷主とトラック運送事業者の双方でトラックドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設ける」。

まず入り口として、まず検討の場を設けていただきたいということをあげております。

それ以降ステップごとにこの5ページ以降説明がございます。

5ページのほうに目を移していただきますと、今のステップ1さらにポイントというところに、「荷主とトラック運送事業者が意見交換できる場、可能であれば関係者が同席する会議体を設置する」「問題意識の共有のため、定期的な意見交換を実施する」。

まず関係者が一堂に会する会議体を作っていただきたい。また、それを定期的に行っていただきたい。これが手っ取り早い入り口ですし、また一番難しいところでもあるというご指摘はいただいているところでございますけれども、今、労働環境或いは事業環境が激変している最中でございます。

先ほど先生からもお話ありましたが、やはり皆様の認識自体は少しずつ進んでいるところである。トラック運送事業者だけではなくて荷主の方にもご参加いただいて、どうやったら改善できるかという場を作っていただきたいというのが1でございます。

それ以降、その会議体の進め方を書いております。ステップ2として、6ページでございますが、「労働時間、特に荷待ち時間や荷役時間の実態を把握する」

またポイントとして、「そういった把握する方法を検討する」、或いは「ツールの導入を検討していただきたい」というようなことを書いてあります。

ステップ3、7ページでございますが、「荷待ち時間の発生等、長時間労働の原因を検討、把握する」、これは「発荷主さんの作業状況、或いはトラック運送事業者の運行計画や配車計画、或いは着荷主さんの受け入れ体制」という、入り口、出口、そしてその間を担うトラックの部分というところの、どこに長時間労働の原因があるのか。或いは全体としての非効率性というのはどこかにないんだろうかというところを、またこういうニーズのもとそういうことにも通じる労働も検討で明らかにしていく。

ページめくっていただきまして8ページ、ステップ4でございますけれども、「荷主、運送事業者双方で業務内容を見直し、改善に取り組む」ということで、今検証された長時間労働の原因というところ、それに対して荷主、トラック運送事業者それぞれが出来ることを検討していただきたいというのがステップ4でございます。

そしてステップ5、これがまた難しいところでございますけれども、「応分の費用負担を検討する」ということで、この作業効率化を進めていく中で必要な機器、或いはソフトウェア或いは手順の見直しによること。或いはモーダルシフトと或いはコスト導入活用等々、費用負担がかかることがございます。

しかし、全体として効率化し、またこういった労働時間の改善に寄与することであれば必要なコストなのではないかと。それを双方でどういった負担の比率或いは配分というのが望ましいのかというお話をしていただきたい。

ステップ6、10ページでございますけれども、これは「改善の成果を測定するための指標を設定する」、こういった数値目標を作っていきましょうということでございます。

さらにステップ7のところ、その「達成状況を確認し、評価する」ということで、更なる改善に取り組む」定期的なモニタリング、或いは達成度合いについて関係者間で共有するというところでございます。

こういった施策というものを目標において、そしてすぐに必ずしも達しなくても、どこまでいったのか、或いは何がまだ足りないのかというところを共有するというところがステップ7でございます。

ここまでまいりますと11ページにPlan-Do-Check-Act cycleというようなPDCAとよく言われるようなこういう改善のための手法の繰り返しというのが形としてできていく。

またこれによって新たな測定をし、対策を打ち、また成果を測定していくということを是非繰り返していただきたいということでございます。

12ページ、13ページのところが「ステップごとの取組みの具体的なイメージと流れ」ということで、今の繰り返しになるわけですが、絵と本当にひと言だけキーワードということでステップ1は全員集まる。ステップ2というのは荷待ち時間、荷役時間等を数字で把握するというような赤字のところがキーワードというふうになっております。

このような取組みの具体的なイメージということでご紹介をしているわけでございますが、今私ども47都道府県全ての協議会に伺って、およそ同じようなかたちでこのガイドラインの説明をし、また質疑をさせていただいておりますけれども、ひと言で申し上げますと、こういう場が作れば苦労しないのであるという、そういうご意見の一方で、荷主様のほうからも逆に今、トラックの手配というのは非常に厳しくなっていて、或いは自分たちの企業のコンプライアンスのことも含めまして、いろんな打ち手というのは実はバラバラではいけないけれども、まとまったかたちでこういった流れということでやっていたかといったらそうでもないということもよくわかったということで、徐々にこういった取組みに対するご理解、或いは着手というものが、また地域によってそれぞれご事情や差はあるわけではございますけれども、進みつつあるということは私どもも実感として感じたところでございます。

次14ページ、15ページのところをご覧ください。こちらのほうは対応策というところでございます。

実際には業種であったりだとか、或いは様々な条件において、それからあと例えば下請け構造等々のこういった取引の関係性とかで、この移動環境の難しさ、或いはこの改善策は一樣ではないというのは皆さんご理解されているとおりでございます。

ただ大きい共通点というような形でざっくりとつかんだものというのが、この14ページから15ページの図になってあらわれるということかと思えます。

左側に長時間労働の原因ということで、発荷主の出荷時間に遅れが荷待ち時間が発生するところから、一番下、コストを下げる一般道路を走行せざるを得ない。この辺り極めて現実的な部分かと思えます。

これがまた全てに対応し全ての改善策とはいえませんが、ただ大きな共通点、或いはパイロット事業でも実際に行われていた例ということで、この13の対応というのが示されております。

この対応策の一番の資料は、予約受付システム、パレット、それから出入荷情報の提供、或いは幹線輸送部分と集荷配送部分の分離といったようなかたちで13の対応策に分かれております。

これは具体的にはということで16ページ、17ページのところからそれぞれ対応例1、13毎にこの見開き2ページで、内容を概要と説明をしております。

例えば対応例1ということで、予約受付システムの導入という左側の16ページのところでございますが、こういった物流施設の絵にどういうふうにやったかという絵柄で表現され、中身といたしましては上に文章でも書いておりますけれども、集荷先とか配送先に必要以上に到着しなければならないということが実際に起こっている。

それは何か原因があるはずだということで、やはり荷出し・荷受けの処理能力の制約であったり、或いはスペースの問題であったり、そういった様々な事情がございます。

そういった時に、二つ目の緑の丸がございますが、こうしたケースが予約受付システムの導入・活用ということで、バース毎の荷役予定時間をあらかじめ決めるということから到着時間を見越した運送計画を作ったり、或いは着荷主様側に庫内作業の準備をしていたくことによってこちらでも待ち時間を減らすといったことが実際事例としてございますという、そういうものでございます。

右側のほう、参考事例①ということで、一貫パレチゼーションと受付予約システムで着荷主滞在時間を短縮した。山梨県事例集118ページというふうに書かれております。これはお配りいたしております資料の中にほぼ同じ表紙で、印刷物のホチキス止めのもので事例集という、資料1-2というものがございます。

ただ実はこういう分厚いものになっています。全体では200ページほどのものですので、今日はお配りするのはあれかということでインデックスといいますか目次の部分だけをお配りをさせていただいております。

ちょっと目次のところ、事例集の資料をめくっていただきますと、インデックス（品目編）ということで、まず作業分類によって、01の農・水産ルート、農産物、鮮魚、その他というようなところで、業種に分類されたものでございます。その中身が取組内容ということで、一番最初にパレット利用による荷役時間の削減、運行計画の見直し等（農産物）、で、北海道、29年度、ページ2、というふうに示されております。

このようにそれぞれの県で様々な事情に応じた取組みが行われ、その業種、或いは品目、荷だねが何であるかという、そういった区分も可能なわけですが、まず最初のインデック

スは品目編ということで、この業種、荷だね別になっているということでございます。

ページを開いていただきますと、金属機械工業品、或いは化学工業品、軽工業品というように、産業分類、或いは荷物によってこういった取組みがあるというかたちになっております。

何ページかめくっていただきますと今度はインデックス（取組編）というふうになっております。

こちらのほうは、取組 1、予約受付システムの導入による荷待ち時間の削減ということで、今ご覧いただいた対応例 1、これが整合した形になっております。

ちょっと完全には実は同じではないというところもあるんですが、2、パレット等の活用等による荷役時間の削減。3、発荷主からの入出荷情報等の事前提供による拘束時間の削減、更にその中に（1）、発荷主から運送事業者への情報提供、（2）発荷主から着荷主への情報提供というふうに、そういった取り組み毎の区分ということで、やはり取組み内容、それから地域、それからこっちのほうで今度は品目分類、取扱貨物、年度、ページというふうになっております。

このように一つの事例を、業種とか品目という部分と取組みの方法というふたつの側面がございまして、それぞれ毎に目次が作られているということでございます。中身は同じものです。

更に最後のところに（都道府県編）ということで県毎の取組み、それが表になっておりまして、クロス表になっていて、それぞれの業種とそれから地域×取組みということで、どれに該当するかというそんな形になっております。

ガイドラインのほうに戻っていただきますと、これを見ていただいた上でもう一度改めて、参考事例①のところは山梨県事例集 118 ページということですので、こういった取組みで、かつ山梨県の取組みでこの事例集を見ていただきますと 118 ページに載っておりますということでございます。今日はそこまでお配りはしていないんですけれども、もう一枚ご紹介をいただきました紙一枚のガイドライン事例集の URL、インターネットでのアドレスというようなものでございますけれども、実際にはこれを打ちこまなくてもキーワードをうちこんでいただければ国土交通省のホームページから今の資料はガイドラインも含めまして全てダウンロードができるようになっており、必要な案件があれば印刷をしていただければ、今の部分がどこでも入手が出来るというふうになっております。

こちらのほうはそれぞれ非常に細かい内容になりますので、個別にはご紹介申し上げませんが、今見ていただいておりますガイドラインの 16 ページ、17 ページのようにそれぞれの対応例毎にその内容、それから事例で、事例の紹介の仕方も Before、After というのをできるだけつけて、元々はこうであったけれども何をやったらこのように変わっていったかというところを、このガイドラインではそういう絵で、一目で見てわかるということで、事例集のほうはそれが個別にやはり 2 ページ見開きで一事例毎、全部で 110 ぐらいの事例がございまして、それぞれごとにどういう業種の方々が何をして、そして実際にどう変化したか、どういったところが短縮できたとか、或いは時間が短時間で短縮ができたか、或いは人の手間が省けたであるとか、それから場合によってはやはりお金がかかったということで、それをどんなふうに皆さんで話し合いをされたかというようなことが事例としてあがっております。

それから、もう少しだけご紹介申し上げますと 18 ページ、19 ページに対応例 2、パ

レット等の活用。

これは、もうご案内のとおりかと思いますが、実際にはパレットの企画というのがなかなか難しいところがあるので、思うようには進まないということが、皆様ご案内のとおりでございます。

一方で、ではどういうふう to それを進めていったかということで19ページの右側の参考事例①ということで、これはもうボックスパレット、荷主様のご協力によって使っている、で、その出荷の順番を計画化してそれを荷主側のほうで出荷の荷揃え作業を行っていただいたというような、そういった例でございます。

参考事例②のほうは、パレット荷役による積み込み作業時間の削減ということで、特にバラ積みの荷物というものをパレット化していったということで、当然コストアップもしたわけですが、それを業者の減益のほうが大きいということで、荷主様も含めてご理解をいただいて、こういった手順の変更、手順といいますか作業形態の変更を行ったという点でございます。

それ以降20ページ21ページは出荷、入出荷情報の事前提供ということです。右側の21ページの事例を見ていただきますと、どのタイミングでそういった情報を受け取って、そしてどこを締め切りにして配車指示していったのかと。

実際には13時に時間を締め切っていると、情報は13時に実は以前からも出ていたということだったわけなんです、ただ細かく何度も先に情報をもらうことによって、後ろのスケジュールというものを細かく整理することが出来る。

また情報を出した荷主様側のほうもそれを前提として受け入れ態勢を作っていくというような例でございます。

22ページは、幹線輸送部分とそれから集荷配送部分の分離ということで、これ自体は複数の事業者を担当してもらうということで、従来より発注側としては非常に不便になるということなわけですが、とはいえこのことによって、労働時間に関する問題というのをクリアできるということになれば、これはやはりやっていかなければならないというのは、そういったご理解のもとに進んだものでございます。

ですので、お一人の当然と言えば当然ですが、今まで19時間拘束をしていたということからも、8時間と13時間にわけた。これは足すと以前より長くなるというわけですが、ただこれはドライバーが変わっていいということで、こちらがむしろ望ましい姿であるというふうなご理解をいただいて、進めてきた例でございます。

その他、24ページ以降、今の対応例毎に何度も申し上げておりますけれども、同じパターンで、内容とそれから実際に取り組みされた例各々が紹介をされております。

やはり多くの場合、荷主様側のほうで、こういったご理解をいただかないと、全然進まないということが大半でございます。また、それぞれに取り組点が大体複数組み合わせられて、パレットだけでは回数が、或いは情報だけでは解決しないと、やはりいくつかの取組みが複数組み合わせられて行われているということをご紹介したところでございます。

また事例集のほうを見ていただきますと、これをさらにより多くのここに上げられていないものも多々ございまして、或いは各県毎の取組みというものをございますので、よりその辺は実際に行なった方々が実際その場にいらっしゃるということもございまして、そういったことも含めてご理解をすすめるようにしていただけるというところでございます。

それ以降は42ページにもう一度チェックリスト、それからその後は働き方改革の推進

支援センター、その前に44ページに改善基準告示があります。それから窓口があり、それから補助金等のご紹介というふうになっております。

このガイドライン自体もかなり長期間作成されていたので、もう既に新しい施策を打たれていたりだとか、それから何よりも労働改善環境の法律自体が大きく変わっておりますので、前提がもう更に先に進んでいる部分もございますけれども、中の取組み自体はまさに今日の前で進められているものでございます。

現在もまだ継続して取り組まれている、或いは新しい法則による事業が行われたりしています。

こういったものも含めまして、国土交通省のホームページも含めて情報公開を積極的にしているところでございますので、積極的な取組みをお願いしたいと思っているところでございます。

説明としては以上でございます

【坂本座長】

どうも大変ありがとうございました。非常に多量の資料を、しかも事例がたくさんあるということ年全国の情報を集めて、こういう形でお示いただきましたので、情報共有と今後の展開を理解していくのに非常に重要だったというふうに思います。

今もお話ございましたようにやはり荷主様との話し合いというのがどこまで出来るかというのが一番大きなポイントで、今日伺っても、事例集どころかまだ入り口にも来てないという話もいろんなところであると思いますが、話し合いができればここまで進んでいくということと、それから内容によれば、荷主のほうもこれによって非常に改善が進むという相互理解が出来るという事例がたくさん載っております。

ざくつとした方向と、それからステップ6の指標の策定とかPDCAというのはちょっと、なかなかそこまでいかないという感じも強いと思いますが、方向としてはこういうかたちがあるということと、皆様方の経験でも、ここはできているけれどもここはできていないとか、こういうやり方もあるよということがかなりはっきりしたんじゃないかというふうに思います。

なんか感想なり、ご意見、質問がございましたら受けますのでどうぞよろしくお願い致します。

こんなのいっぺんに見ていきなりはできないと、後でまたホームページ等で探していただきたいんですが、ザクッと見て矢野さんいかがですか、これ、まず感想から。

ちょっとマイク行きます。感想だけで結構です。

【矢野 良輔】

よくまとめられていただいているというふうな。

【坂本座長】

はい、どうもありがとうございます。山野さん如何ですか。

【山野 雄一郎】

はい、私も非常にうまくまとめているなというふうに思いますが、できない理由をいうとキリがないので、いかに実現に向けて各事業者が努力をするかと、そこに尽きると思います。

【坂本座長】

全国まわって、今最初にもお話がございましたように、みんな同じような悩みと進展が

あると思うんですが、ひと言そういうことの感じで、アドバイスのようなものがございましたら、入ったステップの3か4ぐらいいっているよとか、7とかいくと大変だと思うんですが、ちょっと実態のほうからいうと、全国大体この辺で悩んでいるよということを伺うと我々も安心できるんですが、これは理想形でいうとまだまだいってないというような感じもしないわけではありません。ちょっと一つ付け加えていただければ。

【野村総研：山田】

はい、実際この協議会でこれをご説明して大体2か月ぐらいは経っています。最初の頃は、こんなことができればキリがない、何も悩まない。かつ、きれいごとすぎないかという意見も正直ございましたが、しかし、実際に各県の中でもこういったこともできているという、事業者さんもいらっしゃって、先ほどおっしゃっていただいたように、この流れとしてはよく理解できるし、またこういった絵があれば、お互いにこれを見せることができ、こういうふうに進めていく、もうそういう時期なんですということを、しかもこれ全国共通のと、そういう言い方をしていただければ、我々のところだけができないというのはやはりおかしい状況であったというような、そういうご意見も多く出ておりました。

【坂本座長】

ありがとうございます。感想で、総務長で川田さんいかがですか。

【川田 晃仁】

これからの取り組みという分ですごくまとめられているという感想を受けました。

私の場合は商工会議所が荷主側と、要望、所属していただいていますけれども、そういう場作りとかっていう部分で何か機会を設けることができればというふうに思いました。

【坂本座長】

例えば、機会っていうのはどういうことが、今、具体的に考えられますか。立場はいろいろあると思うんですけれども、こういう場所は幸いにして集まっているんですが、そうは頻繁にできるわけではありませんので、なんかそういう場所ができればいいなと、何かアイデアか何かございませんか。今ないけどできればいいなというふうな。

【川田 晃仁】

どうなんですかね、個別のお話というのものもあるかと思いますが、こういうかたちの場が理想なのか、本当にその取引関係のある具体的な事業者同士が話し合われる。

【坂本座長】

これはザクツとした大きな話なので、ここからはみ出るとかなんかあると思うんですが、一応業界団体からすれば坂本さんいかがですか。今日は大体感想ぐらいが中心だそうですから。

【坂本浩則】

感想中心にお話します。一応方向性としては十分よくわかりますし、報告書として非常に完成度高いなと思いました。事例のところなんか見させていただくと荷主側との協力というのがやっぱりされているのが、推進事例としてあがっていますので、この辺、ちょっと我々も具体的にどうやってというのはあれですけれども、どうにかして荷主側が理解を深めていくという取り組みがまずはいいいのかなと、そのために協議の場を持つということがまず最初ということなんでしょうけれども、物流に関して、荷主側にちょっと今どこまで危機的状況の認識があるのかというのをはつきり我々もつかめているわけじゃないんですけれども、こういった危機感を荷主側さんに持っていただいて、こういう協議をして

いただくという体制作りはいるかなというふうに感じたところです。

【坂本座長】

ありがとうございます。吉川さんいかがですか、感想としては。

【吉川誠】

非常によくまとめてあります。先ほどあったように、なんというかな。

よその県では、実際にこういうことができている例があるわけですから、この辺をやはり荷主企業さん方と、情報共有しながら水平展開というか、広げていくような場面、例えばその各団体で物流部会とかがあればそういうところで、こういうことに取り組んでいかないと今後荷物が運べなくなりますよってというような、危機感をやっぱり持っていただきたいな、その辺を広げていただきたいなと思ったところです。

【坂本座長】

感じからいって事例集があるので、今まで綺麗事だけど、できているところもあるよ。これならなんとかできそうだっていうのが判断材料になるということなんですかね。

【吉川誠】

はい、お金がかかったという結果論はあるんだと思うんですけども、実際こういうふうなやり方があるんだという手法を学んでいきたいと思うところです。

【坂本座長】

どうもありがとうございました。いろいろご意見等感想もあると思いますが、これだけの事例は、事例集のところは、インターネットでいくらでも開けるそうですので、ご覧いただいて、今まではどっちかというところで考えて、無理だと思っていても、工夫次第ではできるというのができたことで、大変ありがたいと思います。これは、野村さんのほうは、まとめるときのあれは、どの程度のご苦勞がございましたか。大体作ったときにきれいごとだといわれるのは想定しながら作られていると思うんですけど。

【野村総研：山田】

ただ、作業自体は実際に取り組まれているものをまとめたものでございますので、そのこと自体はきれいごとでもなんでもないという認識でございます。

【坂本座長】

それをずっときれいごとではなくて、一応流れとしてこういう方向性があるよということ、作られた側からいうとステップの順々にいけそうだという感じはお持ちですか。

【野村総研：山田】

実際にやっぱりこういうふうに進まないと、こういう事例にはいっていないということなんだと思います。数値目標というのはなかなか難しいというお話がありましたが、やはり最初にドライバーさんを何時間拘束しているのかというところから始まって、待っている時間がそのうちの何時間なんだというところをやればもうそれ自体が目標にすることがわかって参りますので、どちらかというと目標以前に数字で把握することさえできれば前へ進めてるという認識でございます。

【坂本座長】

ありがとうございました。素晴らしいご指摘だと思いますけれども、まず実態把握をするというのを数字目標と、それから原因の把握をして、それで荷主さんと一緒に話のテーマにつけば、改善という、それができるのかなという印象でございました。

またいろいろ後でご意見ございましたら伺いたいというふうに思いますけれども、それ

では次の議題のほうに移りたいと思います。議題２の「トラック運送業界をとりまく最近の情勢について」大変厳しい状況でございますが、運輸局のほうになるんですかね、事務局からお願いいたします。

【事務局：江隈】

はい、ただいまご紹介に預かりました九州運輸局自動車交通部貨物課長の江隈と申します。着座にて説明させていただきます。

資料につきましては右上資料２ということで表記されています。「トラック運送事業をとりまく最近の情勢」という部分で、説明させていただきたいと思います。

本日出席の皆様、荷主の皆様も既にご存知である資料が結構あると思いますけれども、この資料については、先ほど荷主の皆様にご協力をいただかなきゃいけないというところで、今後運輸局等の各セミナーとか、各界代表さんからお声かけをいただければそういったところにも出向いて行って、荷主様に説明をしていきたいというところで、そういう意味で荷主の方に説明する部分をこういう内容でやっているんですよというような、ご紹介等を皆様のご了承のうえ資料をつけさせていただいておりますので、ご覧いただければと思います。

また、資料２ページが「国民生活と日本経済を支えるトラック産業」ということで、今日、ご出席の皆様については、ご存知というところで、こういう資料でトラック物流を支えているという話をしているというところで、今日は、時間の関係で説明を省略させていただきたいと思います。

次の３ページが、有効求人倍率ということで、平成３０年の１０月のデータでございますけれども、２．７９ということで、もう少し進んで、もうちょっと、３．７になっている情報もありまして、有効求人倍率についてはなかなか厳しい状況が続いておりますというところ、続きまして４ページが俗に言われています、長時間労働で賃金のほうはそれに比較して２割安いというところの数字が荷主様に向けた説明資料というところでここに記載させていただいております。

次の５ページが、平成２７年に、こういった協議会が設置された時に、データということで集めたデータでございまして、多分この協議会のほうに一番最初のところで一度公表されていると思いますけれども、今一度振り返っていただきたいというところで、データは平成２７年の９月１４日までの１週間、１，２５２業者、ドライバー５，０２９名に対して調査を行ったところということで、先ほどから出ていますこの横グラフの空赤い部分、荷待ち時間、こういうところに対してやっぱりこれではいけないよというところを改めてしっかり認識していただきたいというところの資料。

右側の円グラフについても、１運行あたりの荷待ち時間の分布ということで、２時間超えが２８．７％、約３割、そういった時間帯が出てきているというところの資料というところでございます。

次の６ページでございますけれども、これもその２７回の時のデータです。九州はやはり対象としている関東・関西から遠方という地理的な条件も合わさって大変厳しい条件、状況だというところで、当時のデータの集計状況で、左上がドライバーの拘束時間の概要で、九州が一番交通手段としても長い、その横の１３時間超の割合も九州が４３．８％で、一番ですと、連続運転時間、４時間超の割合としても九州が一番ですという部分と、拘束時間、荷だね別にみると九州は農水産品がやはり一番上ですよということで、なかなか

か厳しい状況になっているんです。というところを理解していただくために過去のデータですけれどもこういう形で表示をさせていただいています。

次の7ページからが自動車運送事業の働き方改革ということで、8ページをご覧くださいければと思います。このページは、自動車運送事業の働き方改革に関する取り組みということで、平成29年の6月に立ち上げられまして、冒頭ご紹介がありました関係省庁連絡会というものが設置されましたというお知らせ的なものを含めて付けさせていただいております。

次の9ページでございます。この9ページにつきましては、皆さんご存知のとおり、昨年6月の働き方改革関連法案が成立。こういう流れを整理しているものでございまして、後ほど労働局のほうから働き方改革の関係についてはご説明があるということで、この場では省略をさせていただきまして、次の10ページですけれども、88の施策の一例ということで、ほとんど紹介をさせていただいております。左上が物流の効率化ということで、これは宮崎で行われています乗合バスに荷物を積んだ事例がここに掲載されておりますけれども、物流効率化の事例的にも、平成31年の1月9日現在ですけれども、124件という認定になっておりまして、九州では、平成30年度で、43、平成30年度の日程件数が43で、九州は11件、うちフェリーとのモデルシフトが8件、輸送後の集約ということで、新しい物流倉庫を建てたということで、予約システム等を導入された2件、あと鉄道のモーダルシフトが1件ということで、なかなか物流効率化という部分でこうした動きが進んできております。

次に11ページが、ただ事例のなかでダブル連結トラック車両導入ということで、ご紹介されていますけれども、この分につきましてももう皆様ご存知かと思っておりますけれども、今年の1月29日より新東名の海老名～豊田東間の方向に走るトラックで、車両にETC2.0が車に安全装置がついていれば、ちょっと字が小さいですけれども、21メートルが最大25メートルへの運行が可能ということで、運行が開始されております。

最後に丸をつけていますけれども、隊列走行とか、そういった実験等も取り組まれているという紹介でございます。

次11ページにつきましては、荷主勧告制度とか、以降が出ていますけれどもこの分については、後ほどまた紹介いたしますので、飛ばさせていただきます。

13ページから、とにかく労働環境改善のための取り組みということでございまして、14ページには、安全に関する最近の施策ということで、こちらが平成15年以降に導入された主な安全施策を時系列で資料にしたものでございまして、本日が赤字で記載しておりますGマークと荷主勧告制度について後ほど説明をさせていただければということで、15ページをご覧ください。

Gマーク制度の普及促進の取り組みでございまして、Gマークについては、事業所を毎に取り組まれているという成果を評価したものでございまして、業界全体の安全意識のところに貢献されているものでございます。

国土交通省と4月に、運輸支局長表彰ということで、導入後促進に取り組んでいるところでございまして、既に、公表されてますけれども、平成30年12月現在に、2万5,343事業所を全体の29.6%が認定ということで、車両ベースでは65万6,525台ということで、実に車両の4割以上がGマークを取得しているという状況になっております。

次のページを見ていただきますと、上のほうは九州の認定状況ということで、全国平均を上回る認定状況になっておりまして、右下のグラフでGマーク営業所の死亡・重症事故の割合というのがGマークを取得していない未取得事業所の半数以下が安全に走行されているんですよ、こういったデータを我々のほうも毎年商工会議所とかで取得されるんですけども、経済団体等にPRでまわっているところでございます。

次、17ページが、荷主勧告制度の改善という部分でございます。荷主勧告制度については、後ほどまた貨物事業法の改正で触れさせていただくんですけども、今現状どうなっているのかというところの認識も含めて、ここで説明させていただければということで、平成29年の4月、ついに運用を改正しておりまして、その部分については荷主勧告そのものが小売側に対して国土交通省が行政処分をするにあたって、荷主の指示いわゆる関与が明らかに認める場合については、最終的な荷主勧告ということで、今現状でも荷主へ公表する制度とはなっております。ただ実際そこまでには至っていない状況になっておりまして、もとの平成2年に、貨物事業法の、法の改正からこういった制度は作られておりません。

ただ、なかなか運用が進まないという流れの中で、改正が先ほどのとおり行われておりまして、一つ目の要請としては協力要請書というものが出せるようになっております。この協力要請については、ある程度行政処分に至らない用途の中でも、いわゆるそういった違反行為に対して荷主にある程度、関与性があるなど満たされた場合については荷主に対して協力要請文書を発動するという制度がされておりまして、九州においても、本年度10数件ほど協力要請文書ということで提出がされておりまして、

この部分については、公表等になっておりませんので、手続き上荷主に対して、いついっどこで、この違反については防止について、担当事業者さんとよく協議をしてくださいねというような文書で協力要請というところを発出するようになっております。

基本的に、荷主勧告ってどういう事案でというところの資料の部分が18ページで、先ほどから載せています拘束時間と荷下ろし時間の確定とかいうことにしていると、荷主勧告というところを、ひどいところまでいっちゃいますよというところで、先ほどからガイドラインの中でも運送事業者のためにもだけど、荷主には何かあるのという流れの中でやはり一つとしては、こういった荷主勧告に該当しないようにやっていくこと、後ほどホワイト物流という話もございますけれども、やはり働き方改革の中で、荷主側に責任があるという流れの中では、こうこう本筋を改定されまして関係省庁と連動した上での取組みでありますので、今までは国土交通省だけだったので、国土交通省からの話しかできませんでしたが、経産なり農水なりいろんなところが主管官庁として、こういった荷主勧告に加わっていただけるということでございますので、そういった「請けない」という立場、合わせて運送事業者さんのほうが荷主を選べるような話になったとき。選んでもらえる事業所になるためにも、先ほどご紹介があったガイドラインを使用して、いろんなものを一つずつ、改善に努めていただければというところでございます。

資料につきましては、19ページは、県内の貨物自動車運送事業法の勧告制度、これをご覧いただければということで、20ページがこの協議会を含めたロードマップというところで、灰色になっている部分がもともと割増賃金についてはじまった時以降平成30年度ということでございましたけど、先ほども繰り返しお話ししましたけれども、猶予期間の中においても、協議会を存続させて、トラックドライバーの労働環境を改善に取り組ん

でいくんだということで、引き続き今後も協議会の中でいろんな取組みをやっていくというところで、ただ今具体的にはという部分がございまして、昨日、中央でちょっと会議があつてははずなんですけれども、ちょっと私昨日は出張してまして、どこまで詳しい話できたのかなというところはあるんですけれども、一応、③の実証実験・助成事業というところにアドバンス事業とか、新たな方策の検討というところを取りあげておりまして、取り組んでいくんだよというところでございます。

いずれにしても、この協議会が、本日も労働局の皆さんも参加していただいているように関係省庁が、やはり一堂に会して顔を合わせて、いろいろな問題について協議できるというところをまた考えておりますので、今後も引き続きよろしくお願いしたいというところでございます。

21ページが、標準運送約款で運賃と付帯料金を分けた部分の取組みというところで、九州の、特に福岡が目立ったんですけれども、22ページ見ていただくと、12月の11日現在の数字なんですけれども、まだちょっとこの時点では49となってますけど、1月の末の時点では63%まで上がってきております。九州全体においても今75とかいう数字で、特に熊本では75という数字なんですけれども、これは基本的にちょっと行政側のほうの集計のサイドの中で、全体では行方不明事業者とか、そういうところが入ってるので、なかなか数字がもうちょっと上がっていったらということもあるんですけど、熊本の特質としては、手続き率と届出率がほぼ同じということで、これは何を示すかということ、新標準運送約款に皆さんがほとんど出してきてますよということで、よその管内ですと、届出率のほうはまだまだ低くて、一体となった運賃だねと言われてやれませんよみたいな話の事業所が多いなかで、熊本はこういった指導のおかげをもちまして、その辺については新約款ほとんどご意見をいただいているということで、話もどりますけど、21ページの、手続きの案内通知でございまして、基本的にここに書いてますように、手続きを行っていない事業者各位ということでご案内が、指示が本省からあったんですけれども、各位でやったんでは、今回こうやってお話する中で、なかなか自分のところに来てるんだという認識が持てないんじゃないかということで、九州関連においては全て個別事業者名を入れて送ったということで、実質事業者に届く時間帯が12月の20日過ぎということになって、届出率の出足がちょっと遅くなっているんですけれども、実質こういうふうに会社名を入れたことによって、日頃連絡のない会社から九州部局のほうまで「これは何の話なんですか」と、もう既に1年以上たってる話だけど、初めて知ったみたいな話も直接掛かってきて、わりかしこの個別名を入れて送ったことによって、これまで関心を見せなかった事業者についても、ある程度周知ができたのかなと思っているところでございます。

資料23ページが貨物事業法の一部改正の部分でございます。皆さまご存知のように議員立法ということで12月14日に提出して、12月14日付で公布になっておりまして、基本の作りとしては改正の概要ということで、1番から4番まで、1番の「規制の適正化」では現行の欠格期間が2年になっているのを5年にするというところで、あと許可基準の明確化では、事業を的確に遂行する能力を有するというのが今あるんですけれども、そこに加えたのは、継続して遂行するようにされるということが付け加えられて、事業を継続してよろしいかが入ってくるようになっております。

③については、約款の認可基準ということで、原則運賃と附帯業務にわけないといけませんよということが明確化にされております。

2が「事業者が遵守すべき事項の明確化」ということで、当然ながら車庫とか、整備会社の許可とか、確保するのは当たり前なんですけれども、その原則的な審査という部分と、健康保険法等により納付義務等の保険料等の納付についても、明確にされたというところでございます。

「荷主対策の深度化」では、荷主の配慮義務ということで荷主の勧告制度ということで先ほど説明しましたように、今までも荷主の公表というフォームがありましたけれども、これが法制化されたということに大きな意義があるのではないかと考えておるところでございます。

加えまして、軽貨物事業も対象になるということで、4としては「標準運賃の告示制度の導入」というところでございます。

これについては、元々平成35年の時限措置とはなってますけれども、国会の審議で商品の中でいろんな対応があるという話も聞いておりますし、今、一部業界紙で今年の10月ぐらいに何か出るんじゃないのかという話もありましたけれども、今のところ本省に確認すると、やはり先程言ったように物流の改正を進めて、今届け出運賃で運賃データを持っていないという状況でございますので、今後業界の皆様、トラック協会の皆様の力をお借りしたデータを収集してそれから取り組んでいくということになるので、今のところはっきりとして、何月になったらできますよということではございませんけれども、いずれにしても法律の趣旨を尊重しながら、いいものを作っていきたいと思っておりますのでご協力いただければと思います。

24、25、26がホワイト物流運動というところの概略を載せております。基本的に物流に対して、荷主企業様のほうに、自分のところも物流の改正に向けて取り組むんだというような連携もしていただきながら、そのうち提携に対して、どう取り組むんだということで26ページを見て頂きますと、必須事項という部分と推奨事項という部分が示されております。こういったかたちを前提にいただきながら、環境の改善に取り組んでいこうという方向性を示しているところでございます。27ページには、国民の皆様に取り組んでいきたい、それに呼び掛ける内容というものが示されております。

あと、29ページが、このホワイト物流の今後の流れということで、1～2月頃に中央協議会と書いてあります。先程紹介しましたように2月3日に中央協議会が行われておりますので、また情報等ございましたら協議会のほうを通じてでも提供できればと思っております。

あと資料的には、荷待ち時間の解消という部分に向けて、関係省庁であったり、紙・パルプ等建設資材という部分で、それぞれの協議会とか、検討会が立ち上げられて進められていっていますよということ。

それから31ページに、もうひとつのガイドラインというものが示されておまして、ちょっと資料が見つらいかと思えますけれども、いろんな効率化の取組みも含めて、運送面からの視点でまとめた資料ということで、荷主様に対して運賃等について説明していくなかで、元々の元事業特有の運送データ、そういうものもございましてそういった説明資料ということで、ガイドラインに示されておりますのでご紹介をさせていただいております。

最後に途中ちょっと触れましたけれども、トラックの隊列走行実験というものが、今月の28日まで行われているという情報を載せておるところでございます。

事務局からの説明としては以上でございます。

【坂本座長】

どうも大変ありがとうございました。

盛りだくさんで参考になる事例も多いんですが、この資料を消化するにはちょっといろいろ大変かなという感じもするぐらい盛りだくさんでありがとうございます。ただ、トラックドライバーの労働条件の3のところで拘束時間、九州が非常に多いですね。やっぱりそれに対する具体的な対応を考えると、今後もロードマップで新たな方策の実施というのがあるんですが、今の感じで九州が多い。それをどういうふうにするかというのはこの資料からは何か読み取るところはございますか。

【事務局：江頭】

基本的に、この資料の中でというよりも、既にこの会議の実態というところで、それぞれの県の協議会の中でいろんな取り組みをされていくなかで、ガイドラインにもまとめられているように成功事例というものも各県において出ている部分もございまして、それを参考にして取り組んでいただければという部分と、九州の特性としては農産物の取組みに関して、ちょっとご紹介遅れましたけれども農林水産省と共同で、各県毎に農産物リストに関わる事業者の方々と経済連、農協団体、協議会、意見交換会というのを開催しております。今実施できているのは佐賀と熊本と福岡がでございます。

この分については、基本的に農水省のほうに下駄を預けているというか、受け皿の体制で、やっぱり自分達でも何かできることがあるはずだと、何かをしないと農産物も運んでもらえないよと、いうところの危機意識を持ってもらうということで、今後とも残りの大分、宮崎、鹿児島、長崎も含めて、農水省としては開催に向けて協議をしていくことなので我々国土交通省とこういった部分に取り組んでいくということと、あとアドバンス事業というものも先程後半で説明しました加工食品部会とか紙・パルプとか、そういった協議は中央で進められている部分を受けて、地方のほうでもそういった荷物を絞り込んだうえで協議会の中で利用していくという方法もあるんじゃないかという話も伺っております。

【坂本座長】

ありがとうございます。非常に厳しい状況の中での資料ということになりますが、これはもう感想なのですが、九州産交運輸の荒川さんは何か感じございますか。資料、特別なければあれなんですけど

【九州産交運輸：荒川泰治】

特別にはございませんけれども、指標のとおり九州、特に熊本、長距離関東方面にむけてありますので、こういったデータというものが出てくるんじゃないかなというふうに違和感はありません。

【坂本座長】

はい。同じような感想でしょうか、ヤマト運輸さんのほう、ちょっと事情は違うと思いますが。

【ヤマト運輸：橋本卓志】

同じような感じなんですけど、高齢化とこの長時間労働と解決していった魅力ある業界にしていかなきゃいけないというのは多分ここにいらっしゃる皆様共通の思いだと思います。

そこで相反するのが、働き方改革を進めていったって、労働時間を短くしていったらと

賃金がそれに見合っていないくて逆に下がっていく。

【坂本座長】

下がるんですよね。

【ヤマト運輸：橋本卓志】

というふうな現状がございまして、そこも同時に解決していった初めて道が開けるんじゃないかなと。

【坂本座長】

賃金下がると働いている人は結局働き方改革は良い結果が出ないということになるんですよね。

【ヤマト運輸：橋本卓志】

そうですね。時間は短くなるけど、お給料が下がってしまう。

【坂本座長】

その問題が出てくるといことはございます。これは、同じ立場で日本通運さん、いかがですか。

【日本通運：安増京哉】

はい。弊社もですけども、働き方改革に対応した形で来年度から制度を改革ということで進めておるところでございますけれども、やはりそのバランスですね、働き方改革をする一方で、やはり現場に負担があるといったところもありますので、そのあたりが非常に悩ましいところがあるのかなとは思っております。

【坂本座長】

どうも大変ありがとうございます。いろいろご意見あると思いますが、あと議事のことがございますので、次の議題のところでもたいろいろご意見伺えればというふうに思います。

じゃ、次に働き方改革の流れで労働局のほうから説明いただきます。

【事務局：斉藤】

熊本労働局、労働基準部の課長をしております斉藤でございます。よろしくお願いいたします。

私のほうから議題3の「働き方改革関連法の施行」についてご説明させていただきたいと思います。

資料は資料3-1から3-4でございます。座って説明をさせていただきます。昨年の8月27日開催の全協議会におきまして、私のほうからは働き方改革関連法案が成立したということ、またその改正のガイド、施行期日、あと今後その周知に努めていきますということをご説明させていただいたところでございます。

この働き方改革関連法、先ほどお話がございましたけれども、これからいよいよ順次施行というところがございます、最初の施行は、本年4月1日からということでございますので、あと1か月ちょっととなったところでございます。

働き方改革関連法の成立から、取り締まるのが時間外労働の上限規制と年次有給休暇取得の義務付けにかかる具体的な内容が固まったというところがございます、本日は時間外労働の上限規制につきましては、資料の3-1が詳細なパンフレットになっております。

それと年5日の年次有給休暇の義務付けにつきましては、資料3-2の青いものでございますけれどもこちらでございます。

資料３－１の上限規制のパンフレット１枚めくっていただきますと、２ページに目次がございますけれども、「法令解説編」「実務対応編」「Ｑ＆Ａ」そのあと「参考」ということで、３６協定のその届出の作成支援ツールとか電子申請もできますよというようなご案内をしておりますけれども、こういった構成からなっていて、詳しい解説となっております。

こちらの資料をご覧くださいますとほぼ上限規制と年次有給休暇についてはご覧いただけるようなものの資料というふうになっております。

本日は、こちらの資料をご説明と内容まではする時間はないところが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、トラックのドライバーの方につきましては、５年間猶予ということでございますので、平成３６年の４月から上限規制が導入されるということでございますけれども、それまでの間、先ほどの野村総合研究所様からお話がありましたように、このガイドライン等を参考にさせていただいて、取引環境とか長時間労働の改善に取り組んでいただくというところでございますけれども、それ以外の業務については、例えば、事務職の方とかでありますと、上限規制が本年の４月１日から適用になりますので、大企業の事業者であれば本年４月１日から、中小企業の事業者でありますと、来年４月１日から上限規制が適用になるということでございます。

長時間労働の改善のためには、年次有給休暇の取得のところも大事でございます、こちらの取得につきましては、大企業、中小企業問わず、すべての業種に今年の４月１日から適用されることでございます。

この大きい上限規制と年休の取得義務付けが大きな改正になるところでございますけれども、今まさにプライベートの施行に向けて各々の企業で準備を進められていると思っておりますけれども、中にはどうしたらいいのかと悩んでおられるところもあるかというふうに思っております。

前回の協議会でもご説明させていただきましたけれども、熊本労働局、各労働基準監督署で悩んでおられる企業の皆様への支援というところを行っているところでございます。

そちらのほうは資料３－３でございますけれども、労働時間相談支援班というのを各労働基準監督署のほうに義務付けしておりますので、こちらの支援班、班が窓口の相談対応とか個別に対応して解決策のアドバイスをしているところでございますので、いくつか具体的にその個別支援の相談、支援のほうもさせていただいているというところでございます。

もう一つが資料の３－４でございます。

先ほど、ガイドラインの中でも最後のほうに記載ございますけれども、働き方改革推進支援センターというのを設置してございます。

熊本のほうでは、熊本市中央区細工町のほうに設置しておりますけれども、ここのセンターのほうでも同じく窓口の相談対応とか、個別訪問を行なっているというところでございます。

前回、働き方改革関連法で、もう一つ大きな改正がございまして、長時間労働の上限規制、労働時間を見直して、もう一つの施行になりました同一労働同一賃金というのがありますけれども、その支援センターで、同一労働同一賃金の相談対応とか、またご利用可能な各種助成金の相談もしているというところでございます。

助成金につきましては、ガイドラインの最後のほうにもまた参考資料として補助金・助

成金等の一覧という記載がございますけれども、こういった助成金の紹介もさせていただいているというところでございます。

施行には、相談にくいよというところがございましたら、こちらのセンターのほうをぜひご活用いただきたいなというふうに思っているところでございまして、こちらの支援につきましては、来年度も引き続き行なっていく予定としてところでございます。

この支援につきまして、本協議会の委員の皆様におかれましては、引き続きご周知にご協力をいただきますと幸いに思います。

私のほうから以上でございます。

【坂本座長】

ありがとうございました。武藤さんいかがですか。

【手野運送：武藤哲裕】

はい。手野運送の武藤と申します。

今のまさに働き方改革での労働時間の制限ということで、今日ちょっと社長のほうが欠席をして、「どうしてもこれだけは伝えてこい」と言われましたので、これだけちょっと言っておこうと思うんですが、私たちが一番身近に今思っていることは、トラックのメーカーの整備士、これは全然足りておりません。足りていないので、通常のオイル交換だとか、そういう交換なのに、それに関わらず法定3か月点検もどんどん先延ばしている状態です。

弊社はたまたま1メーカーで受注させていまして、ここのメーカーがダメだったらここのメーカーに出すようにしているんで何とか間に合っている状況なんですけど、これは多分県下相当なところが困られていると思います。

あと、弊社が直面した事例なんですけど、昨年12月に京都で大きな故障を起こしまして、幸い積み替えをして、その車を修理して出発をさせようとしたんですが、1週間放置されました。それぐらいもう全然誰も整備士がいなくて、結果的にレッカーで、こっちで引っ張ってこっちで修理をしたという状況なので、やはり今、労働時間でなかなか制限するのは確かにわかってはいるんですが、やはり労働時間を制限して困ってくるものも多々あるというのもご認識していただければと思います。以上です。

【坂本座長】

いやもう大変厳しい状況ですね、整備点検ができないということになると。

下川さん、いかがですか。

幸い、下川さんところはそういうことはなかった。

【城東運輸：下川公一郎】

いや、うちも先月故障しまして、会社は大津のほうなんですけれども、どうしてもディーラーさんで整備をしなければ、今、トラックもすべてコンピュータ制御になってしまって、なかなか昔の地元の町の工場屋さんとかで車検ができないような状態で、メーカーさんに出すんですけれども、メーカーの、ディーラーさんの整備士さんも不足していて、もう予約制じゃないと整備をしてくれないような状態に今、入ってきているんですよ。点検も含めて。

スポットで行ってもしてくれない状態になっているので、うちも3週間ほど修理ができなくて、人がいなくて、前の修理が入っていて手に負えませんという状態でディーラーさんも来ているんで、自社整備もありますので、3か月の点検等は自社でうちは出来るんで

すけれども、それ以外の部分で突発的なやつは、大きなやつとかが今ちょっと無理をしているのかなというふうに思っております。

それと今、働き方改革の部分で有給も、私も昨日、4月から3日有給を取らせなきゃいけない部分が始まるんで、来期のカレンダーのやつの会議をしてたんですけれども、運送業界的にいうのはちょっと今までが遅れておりまして、時代が進むのに着いていくのがやっとなところというのが、実際運送業者の本音でございまして、やっとな時間外を減らしてきて、やっとな960時間の80時間っていうのを守らなきゃいけない部分に持ってきて、そしてまた今度プラス有給5日と、人がいないという部分で、非常に苦慮している部分っていうのは実際あります。

個人的な部分の意見ですみませんけれども、そういうことです。

【坂本座長】

はい。しなきゃならないけれども、すぐになかなかいかないといういろんな問題あるようですが、本田技研さんはその辺の働き方改革とか、その辺の何かございますか。

【本田技研：松岡和弥】

弊社のほうは、比較的有休休暇も取れるような状況でしたので、それほど影響はないんですけれども、一つ感じたのは先ほど労働時間が長くなっちゃうと、運送業者方が、その中で荷待ちが長いっていうのはあったりしましたので、荷主である我々のほうとしても協力して、労働の改善のところに結びつけていけるような施策にやっていけるんじゃないかなというふうに感じました。

【坂本座長】

今、本田技研さんは特別にそういうことを改善しなきゃならんという問題があるというわけでもないですか。

【本田技研：松岡和弥】

弊社の管理職は取らないので、5日っていう決まりができましたので、今年からは管理職も使うということになっています。

【坂本座長】

はい、わかりました。

では、鶴屋さんいかがですか。今までの流れを聞いた範囲で。

【鶴屋百貨店：水田隆一】

今回から始めて参加させていただきましたけれども、一番最初トラックの待ち時間に関しては、弊社の場合はどちらかというと、トラックを発注する側ではなくて、商品が発注する側なものですから、なかなかトラックの運行までは立ち入れない。ただかなり前からメイン物流に参加をしていましたので、その点では商品センターで一括で受けると、それでも若干待ち時間があったりはする状態ではあるんですけれども、そういう取組みは、若干把握させていただいておりました。

やはり一番問題なのは、私もB to Bもちろん問題なんですけど、やはり店舗においてB to Cの配送量の問題がやはり大きく、今までが「我々が悪いんだ」と言われると困るんです。B to Cの問題が一番大きくなっています。

これはまた別の機会ですとことにして、5日間云々については、当然弊社の中でもやらせていただいております、私共も管理職のほうで、サポートをしているという実態です。私のほうから以上です。

【坂本座長】

今日は、参加をしていただいて、実態が思ったより深刻という、そんな感じでしょうか。

【鶴屋百貨店：水田隆一】

はい。

もうやはり深刻さは、以前物流を担当していきまして、また戻ってはきたんですが、もう7年、8年前とは全く違うなという状況は間違いないと。

【坂本座長】

どうも大変ありがとうございました。

今、3つ議題をさせていただいて、いろいろ報告もいただきました。

全体を通じてということで、津埜さんいかがですか。全体の今日の流れの中で。

【津埜運送：津埜高則】

小国町の津埜運送と申します。よろしくお願いします。

先ほどの点検の話でいうと、私どもは工場がありまして自社でやっております。

車検は準備をして、熊本支局に持っていくと。

3か月点検も自社でやるという形をとっていますので、あとはちゃんとした管理をすればできるという形にはなります。

それと、今日は別に先日熊本県トラック協会で、木材部会の会議がありました。その中で出た意見をまとめてちょっと話したいと思います。

1点目が、最近のトラックは、車両の安全、排ガス機系統の付属品額や積載重量の減トンが進んでいます。

運賃が多少上がっても積載量が減っているため、結局は貰える運賃は以前とあんまり変わらない状況であるという意見があって、2点目が、給料を上げようとしても、上げられないのが現状である。荷主と現在のトラック運送業界の状況などを説明したりするが、荷主からの理解がなかなか得られない状況にある。

運賃については、今の運賃の1.5倍はいただかないと営業できない状況のところもあるということを聞いております。

行政から、木材業界に要請をお願いしたいというような意見がありました。

3点目、木材を積載する機械を付けると、10トン車でも7トン程度の積載しかできず、定量積載での運行は難しい。

それと、ドライバーの給料を上げるためには、例えば毎度運賃をいただかないと定量積載では釣り合わないという意見。

4点目、重量オーバーという考えは、荷主にはない。

定量で運賃計算を考えておられない。積めるだけ積んで、走ることしか考えられないという。

これは以前は、木材に関しては1台いくらかでリユーベいくらかじゃないです。そういう名残が残っているんじゃないかと思います。

5点目、原価計算をしながら1台がいくらか売り上げなければ、釣り合わないというところから、交渉しているがなかなか難しい。

6点目、地震前は公共事業で白トラを入れない現場が多くあり、緑ナンバーが多かった。しかし、地震後から白ナンバーが増えた。

白ナンバーとはいえ、違反行為は重大事故に繋がるため、緑ナンバーと同じようなペナ

ルティを与えるべきではないかと思う、というような意見。

7点目です。都市圏での事業者であれば、本会の事業法の改正でよいのかもしれないが、九州の南部、田舎ではあてはまらない。

賃金、運賃、給料、それぞれの問題がある。

せっかく従業員を育てても、白ナンバーに引き抜かれてしまう。

ドライバーからも残業をもっとさせてほしいという相談をされた。事情を説明してもなかなか納得してもらえないという意見が出ました。

以上です。

【坂本座長】

はい。今日の最初にご報告があつて、荷主さんとの話をいろいろやっていって、改善したらうまくいきますよという話と、今の話は荷主とは全然話がうまくいきそうになくて、意見があつて、とても大変厳しいという状況ですが、改善の余地というか、例えばどこかテーブルにつくとか、今までの慣行があつて特に厳しいというのを改善する余地というのはあるんですか。

【津埜運送：津埜高則】

まず木材部会としては、みんなが仲よくなって、やはりいろんな話ができると、地域によっても運賃が違います。

当然、業者の数によっても、県ト協によっても違います。

そういうなかで、ある程度の運賃の共有であったり、それをするために、この間もそういう会議をやったんですけれども、それとあとは基本的に荷主さんとのコミュニケーションという部分。

あとは、サービス。そういう部分をどうしていくかということじゃないかなとは思いますが。

【坂本座長】

全体の方向性と現実とのギャップがまだ大きいなという感じの部分があるんですが、運輸支局長としては、こういうような問題は運輸支局が中に入って、テーブルで設置するわけではないんですけれども、方向性として出て来ている問題を解決していくアドバイスとか、なんかそういうサジェッションみたいなものがございますか。

こういうふうに荷主さんとの話し合いを持ったほうがいいのか。

【運輸支局長：松野完治】

支局として、どうするかということなんですけれども、行政としては、なかなかその個別の荷主さんに対して物を申すというのは簡単にできないことでございますので、例えば、今の思い付きですので、隣に部長がいますので、「そうじゃない」と言われるかもしれないんですけれども、例えば私の場合、出向いて行っているいろんなお話をすることは可能になりますので、それは一定程度の器というものを協会のほうで何かお作りになって、そこで荷主の懇談会とか、いろいろあるかと思っておりますので、その中で全体に、私どもで個別の企業の応援とかなかなかできない部分がありますので、業界としてはこういうことが問題としてあるということでお伝えをし、法律上どうなる。今日の資料にもたくさんございましたので、そういうような全体的なお話をして、支援をしていくということはツールとしてはあるかと思えます。

昔、うちの一応本局の貨物補佐とかいろいろやっておりました時に、いろんな荷主さん、

具体的にいうと、新日鉄であるとか、TOTOであるとか、九州とかいろんなその辺の幹部の方とお話をしている中で、やっぱりいろんな企業の社長もいろいろとデータを出してきているということで、荷主と交渉しているということで話がありましたけれども、全体的にみて今日お越しになっている運送会社さんが、ある一定程度のレベルの高い会社しか来られてないんですけれども、そうじゃない会社が大多数をトラック業界占めているんですけれども、荷主に対しての売り込みが減らない。

大変だ、大変だ。あとこれぐらい上げて欲しいというふうなことは言ってくるけれども、それを数字として定量的に説明してくれないと。

説明を受ける側の心理ですと、部長さんたちもそれを取締役に説明しないとはいけない。

こんなことを彼らが言ってましたっていうと、取締役からその部長さんたちは怒られるわけです。

ですから、一応、運賃交渉するにしても、一定程度自分の会社のガイドラインにもいろいろとどういうところをポイントを絞って調べて、もっていくかというようなやり方も書いてありましたので、ここは今後トラック協会さんが、各会員事業者さんを指導する中で、個別の荷主企業との運賃交渉の中で、自分の会社のおかれた状況というのを数字でちゃんと経営者や経営者たるところで説明をして、初めて理解を得られる一歩が出るというところを少し指導して頂けないかなと。ずっと、貨物を離れておりましたけれどもいろんな経営職と色々な立場で、観光の部署にもおりましたので、観光の事業者ともいろんなお話するなかで、やっぱり言ってくれる時に数字で説明してくれないと今度は自分の上に説明できないと。

そういう資料を、会社によって出来不出来あるのかと思いますけれども、そういうのをきちんと示していただかないと、いっこうに進める、自分の権限でもう一歩進めることができないというふうにいつておられましたので、大多数の会員の方々なかなか生産表を見たり、貸借対照表を見てもきちんと自分の会社の経営状況をご説明できる方々がなかなか経験的に少ない部分もございますので、そこからやっぱりちょっと会社の経営者ならばもう少し考えてねというのを私は役所の立場でございますけれども、長年監査であるとかそういうのを見て思っております。

ですからまず、自分の会社をきちんと説明できることから小さいところはしていかないと出来ないし、大手さんとしてもそれなりにデータを揃えていかれて、高い壁がやっぱりあるとは思いますが、そういった説明をしていかなければいけないということを感じて思っております。

【坂本座長】

ありがとうございました。

いろんな不平とか不満とか、いろんなものを汲み上げてそれを相手に持っていくときに定量的な数字とか説得的な資料がないと、言っても言いつぱなし、聞いたほうも聞きつぱなしで、いろいろクレームがついたよということで終わってしまうということになりがちなので、荷主さんを含めた場所を設定していただいて議論する時に、運輸支局長さんが入っていろいろ事情を説明するというような場所ができると、仲裁役になるのかなというふうに思いますので、これを機会にまたそういうことを試みて欲しいなと思うのですけれども、上田さんいかがですか。

【AZUMA：上田裕子】

A Z U M Aの上田と申します、よろしくどうぞ。

おっしゃるように全体的に、働き方改革などで労働時間を削減して、なおかつまた先ほどのデータを見ますと、魅力的な企業になることで、我々業界がやはり生き残っていくということを相対的には感じているところです。

途中でずっと私も聞いていた時に、確かに本当に働き方改革で残業を減らしていくと最終的には本人たちの給料におっしゃるように反映してきて、やっぱり少なくなる訳ですね。

もっと働いて生活を向上したいのにといったきに、本当に山田さんの先ほどのお話を聞いたときに、ちょっと別の切り口で考えたのが、おっしゃるように例えば23日働いて、もしくは25日働いてとかあるんですけども、本人たちの生活がまず例えば2トンとか4トンとか10トンとかいう状況の中に、労働時間が5年後には制限されて80時間がやはり60時間までという部分の中で、本当に一日社員が働いて月に本当に熊本で標準的に生活できる月の給料ベースと、それに見合う残業時間の40何時間ですね、例えば45時間から60時間までの残業を認められた時に、本当にいくらこの人に1年間、月ベースで計算して1年間所得であげなきゃいけないのかと、それを逆算した時に、1日売り上げが2トン、4トン、10トンの月ベースで何トン増やさないといけないのかということを、逆算した上で、先ほどおっしゃたように程度的に数字をきちっと示した上で、我が社が1日あたり1台いくら稼がないかとか、いくら欲しいとか、そのために社員にいくら給料をやるというのを逆算して、何かトラック協会でそういう損益分岐点含めて、勉強会をした上で荷主さんと交渉する。なおかつ、社員さんたちの生活レベルのものを、逆算した上で考えて、そしてなおかつ1日あたりの2トン、4トン、10トンの売り上げを、目標売上を組み立てないと、ただ単に削減しろ削減しろと言った時に、おっしゃるように経営的な数字のものがないと、いくら当社では社員にいくら払わないかんから、これだけの労働時間で残業をこれだけ見込んで追加してやる時に払わないかんから、それだけくださいというような何か、逆算だけで考えて組み立てないかんのかなという思いをちょっと私も先ほどのお話の中でしていたので。

【坂本座長】

基本的な考え方で組み直していかないと、今までの経験値積み重ねが難しい。

【A Z U M A：上田裕子】

経験値の積み重ねでこれをくださいというだけじゃ。

【坂本座長】

ダメだという、そういう認識。

【A Z U M A：上田裕子】

そうです。認識が、ちょっと私の中で、計算をやっぱりして、おっしゃるように交渉すべきだなと。

だから1日いくらなんだと、だからどういう行程で動くんだとかですね。労働時間も含めて。

【坂本座長】

今そういう曲がり角ですよ。

生き残っていくという。業界としても個人の個別の。

【A Z U M A：上田裕子】

だからトラック協会の中で、そういう講師さんを招いて勉強会をしながら、確かにこう

いう環境だからゆえに、ここまで考え方を持っていかなんよねということを、やはりおっしゃるように、厳しい業者さんは台数も少ない業者さんもいらっしゃるので、業界としてはそういうところを考えて行く必要もあるのかなと。

【坂本座長】

ありがとうございます。

これはトラック協会としても是非考えて、部会としても考えて欲しいというのがあるんですが。

【AZUMA：上田裕子】

はい。思いました。以上です。

【坂本座長】

その辺は吉川さんいかがですか。

全体の流れの中で。

【熊本交通運輸：吉川誠】

弊社でも今この働き方改革、残業の問題であったり、有給の問題、会長から宿題をもらって今、社内で協議を始めたところでございます。

一方で、皆さんがおっしゃるように残業が減れば、個々の収入が減る。

労働日数が減れば収入は減る。

その辺をやはり根本的に、例えば25日働いて稼げていた給料を、例えば20日間で稼げるような給料体系に持って行くためには、運賃をこれだけ上げていただかんといかんというような、そういう原価計算なりをやり直して、これから交渉していくべきではないかなということを今社内で行き組みを始めたところです。

【坂本座長】

ありがとうございます。

今日の最初の報告を聞いてこういうふうにしたらいいなと荷主との間での話が必要だ。

でもそれには運輸支局長も言われたように、交渉する側が問題把握して、やっぱり数字も示して話をしていかないと今までの経験値ではなかなか進んでいかないと、しかしうまくいけば次のステップに行けるという、そういうシミュレーションが今日の最初の時の報告でも示されたかなというふうに思います。

その辺、具体的にトラック協会の歩むべき道というのが今日出てきたんですが、会長のほうから何かございますか。

【会長：住永豊武】

今日は非常に活発なご意見を出していただいて座長の進め方がいいのでありがたいと思っております。

本当に今日はありがとうございます。

この機会に、今日は10回目ですけれども、こういった機会を行政のほうで設けていただいて、こういった私たちどもの悩みごとを聞いていただき、或いはそれに対応するいろんなアドバイスをいただくということを大変ありがたく思っております。

この場をおかりまして改めて感謝を申し上げたいと思います。

それで、最近の私どもの環境は相当変わったと思っています。

あまり運賃、一番最初にありましたけれども、なかなか運賃改定に結びつかないというのは、我が社もありました。

それからアクションプラン。アクションプランでしたか、野村総研さんの7段階のステップが書いてありますけれども、これはちょっと私は実態と違うと思います。

相当に遅れている。

これはもう少し日程の環境は、荷主さん方にも相当理解していただける状況になってきているというような感じがします。

それから、私どもの立場からのかなりの部分、運賃改定をしていただいた。これは満足な額ではないけれども、少なくとも運賃改定を認めていただけてる事例が相当ある、60%、70%何らかのかたちの改定を認めてもらったというのは、そこまで来ているんじゃないかと思います。

だからこの情勢というのは、やはり私どもの力でやったわけではなくて、これはやっぱり国土交通省、或いは厚生労働省のこういったご指導のたまものでありまして、私どもが言えないところを言っていただいて、その結果がこういった環境になってきているというような思いは強く持っております。

そういった意味では、行政に対して感謝を申し上げたいし、それから、実は皆さんのところに私どもの資料もちょっと配らせていただきましたけれども、何枚目かに全国トラック協会の坂本会長が、2月の14日に全国のトラック協会会長会議をやりまして、そこであいさつした記事が、これは物流ニッポンさんの記事でこういうふうに紹介がしておりますけれども、この中で「仏はできた、魂を入れるのはこれからだ」というようなお話があったんですね。

「仏ができた」ということは、何を言っているかといったら具体的にいうならば、一つは標準約款の改定であるし、それからもう一つは、12月に成立した貨物事業法、運送事業法の改定、こういったものが、そういう状況も整えて生まれたんですね。

私どもが切に要望していたところを作っていた。

だから、この坂本さんの言によれば、お役所にまだ通達の制定などで、「魂入れてくれ」と書いてありますけれども、私はそうじゃないのではないかなと思うんですね。もうこれからは私ども自身、運送業界自身がしっかりと先ほど支局長から話がありましたけれども、もうちょっと勉強せいというような話だったわけですが、勉強してそして荷主様に理解していただけるだけのその努力は、もう私たちがすべきじゃないかというような思いがしているところでございます。

【坂本座長】

はい、わかりました。

まだ残された課題は多いんですけれども、それでも解決をしていく道を探っていくということで、今日もいろいろご議論いただきました。

それでは事務局のほうからお願いいたします。

【事務局：荒井】

事務局からでございます。

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10回議事録概要として、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、また次回以降の開催を、本協議会の開催を予定しておりまして、来年度の話になってくるんですけれども、まだちょっと具体的な日時等は未定でございますので、これは追ってご連絡をさせていただきます。

委員の皆様におかれましては、ご多忙かと存じますけれども、引き続きご参画いただけますようよろしくお願いします。

【坂本座長】

どうも、大変ありがとうございました。

用意をしておりました議題も全て終わり、皆さん方からまた貴重なご意見もいただきました。

とはいえ、周りの環境、理解というかそこも非常に進んでいるということは間違いがないので、その中でまた次回、この議論を詰めていきたいというふうに思います。

【事務局：荒井】

坂本座長ありがとうございました。

最後に、本協議会の閉会にあたりまして、熊本労働局労働基準部長本多信一郎よりごあいさつを申し上げます。

【熊本労働局労働基準部長：本多信一郎】

熊本労働局労働基準部長の本多でございます。

各委員の皆様におかれましては、お忙しいなか、ご出席いただきまして、また、活発なご意見をいただきましてありがとうございます。

この本会議は今年度で4年目を終了いたしますが、先ほど来ご説明されましたガイドライン、また、働き方改革実行計画にも5年後の施行に向けて、時間外労働の上限規制が5年間猶予されましたので、この5年後に向けて、またこの本協議会で労働時間、長時間労働の削減に向けて、協議をすることということになっておりますので、つきましてはまた、5年間各委員の皆様におかれましては大変お忙しいと思いますが、今後ともこの本会議の運営にご協力、ご理解を賜りますようよろしくお願いいたします。

本日は誠にありがとうございました。

【事務局：荒井】

ありがとうございました。

長時間にわたり、熱心にご議論いただきありがとうございました。

以上をもちまして、本日の協議会は終了いたします。

(了)