

## 第8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30年3月20日(火) 13時30分～15時30分
- 場所 大分県トラック会館 5階 大会議室(大分市向原西1-1-27)
- 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(1～6、参考資料)

### II (大分労働局 足立労働基準部長挨拶)

ただいまご紹介頂きました、大分労働局労働基準部長の足立でございます。本日は労働局長の小笠原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、最後の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当たりまして、委員の皆様方におかれましては、お忙しい中お集まり頂きまして、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。

さて、大分労働局では、働き方改革を始めといたしまして、長時間労働の抑制を最重点課題として掲げて行政運営をして参りました。この結果、昨年4月から12月までのトラック事業者に対します監督指導の結果、違反率が非常に高くなっているところでございます。その内訳を見ますと、最も多いものが労働時間関係でございます。これは、熊本地震の影響も少なからずあったようでございますが、労働時間関係の違反が多かったことから、改善告示違反も多い状況でございました。その内訳を見ますと、総拘束時間、最大拘束時間、休息时间、最大運転時間、連続運転時間の順で多く、中には最低賃金違反を認められたところもございます。来年度も引き続き大分県におきますトラック運送業の労働環境の改善・整備に繋がるよう努めて参る所存でございます。

このように、トラック輸送におきます労働時間の改善がまだまだ進んでいない状況の中、本協議会の役割が益々高まっているものと思われまます。本日の協議会では、パイロット事業の実施結果報告、パレット化、来年度の取組などにつきまして、ご説明等をさせていただきたく開催をさせていただきました。委員の皆様方には忌憚のないご意見を頂きますようお願い申し上げまして、私からのご挨拶に代えさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

#### (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。年度末の大変お忙しい中、第8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にご出席いただきましてありがとうございます。これまで第7回開催しましたこの協議会での進捗状況等の総括をご議論いただくのと、併せて、来年度に引き継ぐ議論をしていただくということでよろしく願いをしたいと思います。

それでは早速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)

・事務局から、資料1、資料1-2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いいたします。

ご意見がなければ次の議題に進みますが、よろしいでしょうか。

それでは、次の議題に移らせていただきます。

#### 2. 「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」におけるパイロット事業実施報告書について

(前田座長)

議題2「トラック輸送の取引環境・労働条件改善大分県地方協議会」におけるパイロット事業実施報告書についてでございます。

これにつきましては、補佐官の田宮先生がご出席でございますので、よろしくをお願いいたします。

(榊運輸・物流研究室 田宮客員コンサルタント)

・運輸・物流研究室の田宮客員コンサルタントより、資料2、資料2-2に基づき、「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」におけるパイロット事業実施報告書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いいたします。

運送関係の方からどうでしょうか。

(榊鶴見運送 三浦社長)

鶴見運送の三浦でございます。まず、先程から随分コストと言われておりましたが、この実証実

験に関わった物流の運行のコストが出ているのであれば、できれば一緒に載せていただいて、どれくらいの差があるかということも、見せていただくのも良いのではないかと思います。もう1つは、これは一般的に片道運行の労働条件の改善のためでありますけれども、片道クリアしても、我々の運行としましては、帰るまでが労働時間・運行でございます。トータルで守れなかったら、片道でうまく物を届けても全然意味が無いのです。その辺も踏まえての報告をできれば、チェックをしていただくと有り難いと思います。

そして、先程言いました積む人と卸す人。これは、一般貨物に関しては、なかなか難しいところがございます。それを両方分けてさせた時に、どれくらいの労働コストが掛かるのかということも、チェックしていただけないですか。我々もそれでも掛かった費用を、お客様に全部見ていただけるものではないと思いますので、折角なので実証実験がそのまま継続できるように、うまく締めくくっていただくと有り難いと思います。どうぞ宜しくお願いいたします。

#### **(株)運輸・物流研究室 田宮客員コンサルタント)**

費用につきましては、具体的な金額を挙げるのは、運賃以外のコスト。フェリー料と高速道路料金等が、100でやったものが、130くらいになる。30%くらい余分に掛かっているということです。

それから帰り荷の方は、今回の実証実験では新潟から積んでおります。このあたり、本当は九州の状況を反映させるためにはせきららに出した方がよかったのかもしれませんが、関東では神奈川に荷物を卸しても、神奈川でまた積みれば良いのですが、今回の場合は新潟まで走っている。

また、先程の自社内でワークセーブする話ですが、実際そうでもせざるを得ないところまで追い込まれているところが非常に多くあります。それを前提にコストを弾いて、お客様と話をする。特に、長崎県もそうなのですが、非常に縦に長くて、方面から集荷しても、長崎県の場合一旦北へ上がらないと福岡の方へ抜けられませんから、集荷の方に時間が掛かる。それを含めて運行させると、どうしても最大拘束時間を超えてしまうということがあって、そうすると今度はキツくて運転手が辞めてしまうということがあるものですから、何とか効率を確保するために、集荷を。そうすることを検討されているお客様もいらっしゃいます。

そして、確かにおっしゃる通り、1人でやっていた仕事を2人3人掛かりでやりますので、コストは掛かります。ただそうでもしない限り運転手も集まらない。荷物も運べない状況なので行っているということがございますので、それを解消するために、片道ではダメだと言われたら、高齢の方にもう一回働いてもらおうと、若しくは、子供が出来て走れないという女性のドライバーをまた呼んできてやるということで、なんとか労働力不足を解消するために、まずは、コストは自分の所で一旦負担してみて、実験をしてみて、あとはこれくらいもらわないとできないということは、そこから先荷主さんと話をする、という形でされてください。

#### **((公社)大分県トラック協会 青木会長)**

確かに長距離の場合は、多くの時間はないと思われませんが、大変失礼だとは思いますが、三浦さんの意見は、今から長距離の始める方に関しては、どれくらい平道を通ったものと高速道路を通っ

たもので、経費がどれくらい違うのかという質問なら私もわかりませんが、三浦さんは、実績としてかなりやっている。では、この実証実験をやったところは経費を出して同額か。フェリー運賃もはっきり言って、沢山乗っているところとたまに乗るところで、料金は違うところもあります。RO RO船は、まさにその極みで、認可運賃がないものですから、それは各社必ず色んな条件があると思います。私たちは、どういうものかわかりませんが、要するに今回の実証実験は、平道を通って関東・関西に行く分。そしてフェリーを使って、それから関東に平道を使って行く。それからフェリーを使って高速を使う。この違いを実証実験でやって、この時間から行けば、フェリーを使って、全線高速で行かなければ、改善基準は守れない。こういう実証実験だと私は思っております。運賃については、対荷主との関係があって、色んな条件があります。それは各個人がしっかりとやっているところは、経費はすべてわかるのです。これで安いとなれば、それはお客様に相談して、きっちりいただく。私はそう思います。そして、この運送約款の点も、その中に待ち時間とか、私たちがサービスで積んであげる等の問題が発生して、なかなか料金が運賃として取れない。それを運送約款の変更で、手待ち時間が長いところは、なんとか料金としていただきたい。また積み込み作業料での料金もraitたい。そういうことで運送約款の変更をやっているところですが、荷主さんも今日おられますけれども、今度5月1日から私ども業者の罰則規定が倍になります。今までの罰則規定ですと、5件違反があれば10日間車が止められる。それが20日になります。さらに10日間、私が車を止められた場合、今までは1車を10日間止めればよかったです。例えば20台車を持っている場合、その5割の10台を10日間に分けてしなさいということは、10日罰則が来た場合は、10台の車を1日止めなければならない。とてもじゃないが荷主さんにそのまま迷惑が掛かるという話になります。この労働時間に関しては、今後非常に大きな課題となります。罰則規定も非常に厳しくなっております。是非、そここのところをご理解をいただきたいと思っております。

#### (新日鐵住金(株) 大分製鐵所 河野輸送管理室長)

新日鐵住金の河野でございます。よろしくお願ひいたします。今回第8回目ということで、かなり改善に向けて、仕組みを練られたと思ひます。私たちが荷主として耳が痛かったのが、資料1の13ページで荷主の理解・浸透が足りないということは、もう少し改善をしなければならぬと思ひておりますので、今の話を聞きますと、やはり運送の時間が課題であるのか、それとも積荷の待ち時間が多いのか。それぞれ企業によって違うところもあると思ひますので、そこは我々荷主と運送業者がよく話をしながら、一番良い方法を取っていくべきではないかと思ひます。引き続き、こういったことは、今からトラック業界も含めて、段々人口が減少して、こういった仕事が非常に苦しくなるということは重々理解しておりますので、お互いに良い方法を探っていく努力をしていきたいと思ひます。

#### (センコー(株)北九州支店 富永支店長)

センコーの富永と申します。今の報告の中で、夜間の分休ができないだとか、生産したらすぐ持って行くなど、今回のプロジェクトというのは、生産と受けの部分は固定して、中だけを色々と検討して変えて行こうということでやられたと思うのですが、先程青木会長から言われましたように、一般等々見ていくと、高速に変えるということは日常皆考へていることなのです。それでコストが

上がって、時間を短縮する。そこのところは、我々も充分理解しているのですが、最初にこの会が始まった時に申し上げたのですが、商習慣を変えていかないと労働時間短縮というのは、なかなかできない。現実的にやろうとすると荷主さんにも変えていただかないと、我々も変わらないといけない。それから受ける方も変わらないといけない。この三位が一体になって変わっていかないと、この労働時間の削減というものは難しいと思います。今回の報告というものが日常でやっていることを説明できる資料を作っていただいたと理解しておりますので、これからもっと踏み込んで、両サイドを変えるという商習慣。このあたりの認識を変えていっていただければと思っております。

#### (株)NBS ロジソル 十時会長

今の富永さんの話に関連してですが、最初の頃にも言いましたが、やはり我々運送業者だけではクリアできない問題が非常に多い。荷主さんまで巻き込んだ形でやらないと、業者だけでは一般道を高速に変えるとか、できるだけ陸を走らずに船を使うとか、そういうことだと思うのですが、そういうことは、既に運送業者はありとあらゆる方法を皆企業努力してやっている。今の大きな壁は何かというと、商習慣が変わらないと、我々業者だけではもうできない部分が非常に大きいところなのです。その辺をどうするかという議論までしていかないと、変わらないと思います。

先程青木会長が言っていた罰則規定が倍になる。我々業者だけが罰則規定が大きくされても、なんだか弱い者いじめをされているのではないかと我々は感じるのですが、やはり商習慣をどうやって、日本全体の商習慣の問題だと思うのですが、やはり我々運送業者は弱者なのです。言われたことをやらざるを得ない部分がある。明日持って来いと言われれば持って行かないといけない。拘束時間がどうであろうと、明日持って来い言われれば持って行かないといけない部分があるということなので、その辺の商習慣をどう変えるかということまで踏み込まないと、これはなかなか改善が難しい部分があるのではないかと思います。でもそういった中で、先日日経新聞に待ち時間を改善しない荷主名は公表するという話が出ておりましたので、やっと少しその辺は踏み込まれてきたのかなというところもありますが、ここに来られている荷主さんは非常に良心的でその面の改善も理解されている荷主さんだと思うのですが、この労働時間の改善というものを全く無関心な荷主さんも多いのです。その辺まで踏み込まないと、なかなか難しいのではないかと思います。

#### (安心院運輸(株) 山下社長)

安心院運輸の山下と言います。今日話を色々お伺いしまして、大分県の輸送の中心は青果物の輸送です。大分から青果物を運ぶ際、市場に間に合わないと言われれば商品価値がないということから、これはフェリーにも乗れません。一般道も走れません。もう全線高速です。そして翌朝の市場に間に合わせる。そういうことを、一部私の方も過去に受けてやってきたのですが、去年はもう県連の関連の業者に依頼をしようということから、1台ももう運ぶことはやってないのです。なぜなら、先程から言うように罰則の問題であり、あるいは免許の問題であり、経費の問題など色んなものが足枷になるので、これは大分県の野菜だけでなく魚でも出てきます。そのあたりも少し目を向けて行く必要があるのではないかと思います。

#### (前田座長)

コンサルタントの田宮さんからも基本的なご提案を、そこには1つ1つ同じことの思いを抱えていらっしやって、確かにお金と人の問題。時間とお金の問題。そして深刻な人手不足ということ、本当に危機感を持って調査をしていきたい。しかし、抽象的ではなくどうなのでしょう。結局効率は悪いが、労働時間は減るということはわかりますが、経済的に結果としては大変な損失になるという数字が出てくることはあるのですか。我が国の経済的に考えて、どれだけの損失になりますというの、どうなのでしょう。

**(株運輸・物流研究室 田宮客員コンサルタント)**

今の働き方改革の中に、生産性の向上というものがあります。先程事務局の説明にもありましたが、しっかり稼ぐということも、すぐやることの中にも含まれている。実際、労働時間を短くして、沢山稼ぐというやり方をしなければならないという認識は皆持って、実際、先程申し上げましたけれど、全日本トラック協会が出しますアクションプランの中にも、この運輸業界というものは、全産業と比べまして賃金が2割安くて、労働時間が20%多い。つまり4割運賃を上げないとやっていけないという業界なのです。まずその認識があって、ただ4割をお客様に全部負担させるわけにはいかないから、なんとか生産性を上げないといけないということで、皆さん努力をされている。

そして、先程荷主関与。特に着荷主関与の話ですが、先般、中部運輸局の方で地方協議会が行われ、その中で事例発表されています。トヨタさんへの納入に関して、トヨタの工場内の待機時間を2時間以内に抑えるという運動を今やられています。トヨタの場合は、非常に約束事が多くて、荷物をただ運ぶだけでなく運転手自身がやるべきことが沢山あります。そういう荷卸し等を含めて、全ての工場に2時間以内に入ってきたトラックは出て行くという活動をされて、運送事業者から直接的に、着荷主であるトヨタが声を聞くという活動を始められています。今まで私どもが話をしても、業界の方も行政もそうですが、着荷主といえ、どうしても運送事業者と着荷主の間では運送契約がないから、非常に難しい。それをトヨタさんは安部首相からも経団連等に強い要請が出ていることを受けられまして、そういう活動をしておりますので、こういう協議会をやっていくということも1つの方策ですし、先程から言われる通り、商慣習を変えなければダメだということもわかっていることですので、一緒になって、問題意識を持って進めていくことが大事なのではないかと思っております。

**(前田座長)**

次の議題は、来年度からのパイロット事業に関わる場所ですので、この後の議論は来年度のものも考慮しながらということで、今までのご意見を反映していきたいと思っております。

それでは議題3の「平成30年度のコンサルティング事業について」を、事務局からお願いいたします。

**(事務局：九州運輸局)**

- ・事務局から、資料3に基づき、平成30年度のコンサルティング事業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。宮崎県と鹿児島県は、この2例において、コンサルティング事業を平成30年度に実施していくということでございます。

事前打ち合わせで確認しておりませんでした。何故宮崎県と鹿児島県なのかという理由はあるのですか。

**(事務局：九州運輸局)**

宮崎県につきましては、1年目にフェリーを使った運送で、保冷倉庫を付けて、1日延長しても青果物の品質が低下しないという実証実験を行いました。先程の説明にもありましたが、それを受けまして、1日延長しても品質的な低下が見られなかったもので、そしてその次の29年度は、相手の、着荷主になります市場での、待ち時間、待機時間等の実態把握を行ったところです。

そして、29年度につきましては、着荷主の実態把握、30年度につきましては、その先に進んで、その実態を基にした改善をどのようにトライアルしていくかというところまで踏み込んでいきたいところの要望から宮崎県という形になっております。

また鹿児島県につきましては、九州の中では長崎県と鹿児島県は、中央から遠い位置ということで、どうしても労働拘束時間が長いといったところで、九州でも特に遠い地域からの改善の内容につきまして、把握したいという要望がありました。

そして、鹿児島県は特に、荷主になっております食肉会社の方がこういった労働時間の短縮への取組みについて、強い興味を示しており、是非やらせていただきたいという要望があつて計画に載せたという形になっております。

**(前田座長)**

ありがとうございました。そういった事情で、宮崎県と鹿児島県で実証実験をしていくということでございます。これに関わりまして、ご質問、ご意見はございませんでしょうか。

**((公社)大分県トラック協会 青木会長)**

宮崎県については、少し補足させていただきます。私共は九州8県の理事会があるのですが、宮崎県の青果物に関しては、良い結果が出ております。今までは、朝オーダーが来て、トラックが待ち、各生産者から集荷をして、夕方積んで関西、関東まで出ていた。今回改善したのは、関東便だけは前日に集荷をして、1日夜保管庫に入れて、朝1番から関東向けのトラックに積むように改善をしました。結構な時間短縮された良い例になりました。ただ、そういう設備がないとできませんので、今同業関係の方がおられますが、一応将来的にはそういう形を考えないと、集荷を生産者からする時間分トラックが待っている。そして、また夕方に積むということになると、非常に長い時間が掛かりますので、宮崎県はそういう面では、関東向けが随分楽になったという事例で、たぶん宮崎県の方がやるようになってきていると思うのですが、先程言いましたように設備関係も充実させていただいて、やはり青果物、農産物に関しては、鮮度が落ちないという結果が出ておりますので、今後非常に参考になるのではないかと考えております。

**(全国農業協同組合連合会大分県本部 長野副本部長)**

全農の長野でございます。先程青木会長がおっしゃっていましたが、宮崎県の件なのですが、メインは京阪神の青果市場でございまして、今までは朝採った野菜をその日の内に市場まで送って、翌日には京阪神の店舗・スーパーの店頭と並ぶというのが流れでした。これを2日目販売と呼んでおりますけれども、品目によっては3日目販売ということで、市場の方にも少しずつ説明をしながら、ご理解を得ながら進めているということが1つでございます。鮮度保持の施設整備なのですが、一部県内におきましても、イチゴや県北の白ネギ等につきまして、冷蔵冷凍設備を県と国の補助金をいただきまして、整備いたしまして、この実験に使っております。そういう事を含めまして、私共は工場が畑でございますので、どうしても運送では大変ご迷惑をお掛けしますが、農家の作った野菜を消費者に届けることを使命だと思っておりますので、今からも積極的に色々ご相談させていただきながら、より効率的な、また法律を必ず守ることで進めさせてもらいたいと思います。よろしくお願いたします。

**(前田座長)**

ありがとうございます。そういう事で、宮崎県と鹿児島県の来年度のパイロット事業を、我々の方でも勉強させていただきたいと思えます。

**(榎鶴見運送 三浦社長)**

今、農産物の物流の話が出ましたけれども、農産物を前からずっと積んでいきますと、1ヶ所卸しがほとんどないのです。最低2・3ヶ所は卸してまわらないといけないということでありまして。今日は行政の方が来ていますので、お願いなのですが、青果物もそうなのですが、運ぶ際は後ろから物を卸していきます。半分くらい卸し、次の市場に行くときに、高速道路に乗っていかないといけない距離もあります。そうするとフロント軸重がオーバーします。後ろを半分卸しますと前半分が目一杯載っています。フロント軸重がオーバーするとどういう事が起きるかということ、高速道路で軸重違反になります。高速道路は減点方式で、我々の高速道路の割引がなくなっていくのです。下手をすると協同組合でカードを作っていると、協同組合の割引がなくなります。こういう現象が今起きています。そして、高速道路の割引がなくなると、我々が高速道路を利用しても、非常にコストがかかりますので、その取り組みに、非常に足踏みをして行かないといかなくなる可能性が高いということでお話しさせていただきます。

**(前田座長)**

ありがとうございます。他によろしいでしょうか。

それでは、議題3につきましては、終了させていただきまして、次の議題4に入らせていただきます。

議題4は、荷主さんと運送が協同しての分科会を設立してございますけれども、この実施状況について、事務局からご説明をお願いいたします。

**(事務局：(公社)大分県トラック協会 佐藤業務課長)**



・事務局から、資料4に基づき、荷主企業物流担当者と運送事業者の意見交換会（分科会）について説明が行われた。

**（前田座長）**

ありがとうございます。只今の報告につきまして、ご質問・ご意見ございましたらお願いいたします。

本協議会としましても、この分科会の設置というのは、非常に重要な位置づけでありますし、本協議会は末端による報告につきまして、重要になってくるだろうと思われませんが、現在そういうことを見かけると、分科会はまだ具体的な話で、まずは作業をアップしようということで意見集約としてアンケートを取っていただいたということです。

**（前田座長）**

荷主さんの側方から何かございませんでしょうか、漁業組合さん。

**（大分県漁業協同組合 日隈専務理事）**

荷主という点から、先程から商習慣という言葉が出ています。そのことを考えるとどういう商習慣があって、この分を具体的に検討していただければと思います。水産物に関しては、先程の農産物と同じで、農作物以上に鮮度を求められるので、これもまた厳しいところがあります。冷凍食品なら良いのですが、やはり飼育状態等もございますので、この辺は色んな技術等が発達すれば変わってくるでしょうけれど、今のところ少し難しいと思っております。

**（前田座長）**

ありがとうございます。では同じ商工会連合会からお願いいたします。

**（大分県商工会連合会 山田専務理事）**

私共の会社にはあまり大きな荷主さんがいないので、どういう風に申し上げていいか分かりにくいものですから、逆に小さな運送をしている人というのは、結構私共の会社にもいらっしゃるのですが、やはり今までの在り方というのは、自由経済の中で切磋琢磨しながら競争して、コストダウン等をしてサービスをしていくというのは、非常に良いことだったのだろうとは思いますが、それがもう限界に来ているということを、もっと世間の一般常識にしまわないと、特定の業界・協会で我慢・辛抱・工夫をするというものの、限界が来ているのではないのかと思うのです。やはり消費者も、ただ安ければいいという話ではなくて、適正な料金を払って品物を手に入れるということが当たり前だというふうにもっていく努力を社会全体ですていくという話をしないと、今は部門毎でやっているとお話をお伺いしていると、限界に来ているような気がしてしょうがない。もっと国民運動にするような話にしないと、どこまでいっても解決策にならないような気がしております。

**（前田座長）**

ありがとうございます。先程申し上げましたが、この分科会は重要な意味を持ったもので設置いたしましたので、みなさんでご協力をお願いしたいと思います。

この議題はよろしいでしょうか。それでは次の議題に移らせていただきます。農林水産省の取組について事務局から説明をお願いいたします。

**(事務局：九州運輸局)**

・事務局から、資料5に基づき、農林水産省の取組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。只今の説明にご意見・ご質問がありましたらお願いいたします。

宜しいでしょうか。それでは次の議題に移らせていただきます。議題6はその他でございます。事務局からございますか。

**(事務局：九州運輸局)**

・事務局から、資料6に基づき、その他：青果物輸送用ワンウェイパレットの研究開発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。併せて、参考資料の方をお願いいたします。

**(事務局：(公社)大分県トラック協会 益永常務理事)**

・事務局から、参考資料に基づき、その他：平成29年度労働環境実態調査報告書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。それでは議題6その他について、時間が無いので、貴重なデータをいただきながら、簡潔にご説明をいただきました。みなさん時間があるときに、貴重なデータでございますのでご確認いただきたいと思います。

みなさんの方で何かございますでしょうか。時間がございませんので、特にございましたらお願いいたします。

**(株)NBS ロジソル 十時会長)**

資料1の6ページのところで、運送事業者のホワイト経営の「見える化」・優遇。ホワイト経営に取り組む事業者の優遇策を検討というものがあって、あと10ページのところに、今度は荷主さんの方で「ホワイト荷主」を増やすための方策ということで、ホワイト事業者・ホワイト荷主への方策を取るということですが、具体的に何かあるのでしょうか。

**(事務局：九州運輸局)**

こちらのホワイト事業者・ホワイト荷主につきましては、中身については現在内容を検討してい

る段階でございます。まだ、ホワイト荷主におきましては、当然こういったことに協力していただく荷主さんを「ホワイト荷主」に認定するという一方で、それに対するインセンティブ等も何か付ける必要があるのではないかという意見も出されているとお伺いしておりますが、まだ具体的にこういう風になっていきますというところについてまでを現在検討中ということになっております。

#### (前田座長)

それでは、予定されております議事に、そしてその他等含めまして終了させていただきたいと思っております。全般的に貴重なご意見をいただきありがとうございます。本日委員の皆様方からいただきましたご意見につきましては、多くの協議会に反映するよう目指してまいります。委員の皆様には、すこし時間を押してご迷惑をお掛けしましたが、スムーズな議事進行にご協力いただきありがとうございます。

それでは、議事の進行を事務局にお返しいたします。事務局お願いいたします。

## IV 閉 会

#### (九州運輸支局 坂本自動車交通部次長 挨拶)

九州運輸局自動車交通部次長の坂本でございます。よろしくお願ひいたします。本日は、局長と自動車交通部長が業務により出席できませんので、代わりに私の方からご挨拶させていただきたいと思ひます。本日はご議論いただきありがとうございます。ドライバー不足を始めとする取引環境・労働条件改善につきましては、これまでに荷待ち時間の記録の義務付け。それから荷主勧告制度の運用・見直し。標準運送約款の改正等が行われました。標準運送約款改正に伴う現状としまして、先程資料の方にも若干出ておりましたが、中を見ると、大分の事業者様におかれましては、新約款に伴う新しい約款での届出が36%となっております。長崎県・鹿児島県の貨物事業者様では、7割を超える事業者様で新運賃・約款に伴う料金の届出が出ております。まだまだ大分の方では。そこまですべていない様な状況でございますので、これからも届出がされていない事業者様については、標準運送約款改正の背景等を充分理解していただき、今回の約款改正が意味あるものとして、受け止めていただくとともに、我々も引き続き、件数の少ない県を中心に、再度改正の浸透に向けた取組みを行っていくこととしております。トラック協会様におかれましても、ご協力をお願いしたいと思っております。

また、今回のパイロット事業につきましても、来年度に取り組む事例を基にした取引環境・労働時間改善のガイドラインを策定するし、これを普及させていくという形で方針が出ております。先程会長以下、お話されておりましたが、処分基準の強化、それと荷主様から休憩がいただけない事業者様がいるとお話をいただきました。今回出席いただいております荷主様におかれましては、そういったことが全然問題ない荷主様ばかりで、本来はここに出てこられない荷主様にこういった形で広報していくのかということが、非常に重要なことになってきているのかなと思っております。国土交通省でも関係省庁等と連携しまして、政府全体としてトラック運送業の生産性向上・労働条件改善に取り組んでおりますが、この取組みを成功に導くためには、やはり荷主様と事業者様が協力してこのガイドラインが荷主様に向けて、1つの対策案の一因になればという形でございますので、

まずは荷主様の方に話を聞いていただくということが重要になってくるのだと思います。やはり根気強くお願いしていただいて、現状はこうなのだとかたちを荷主様にわかっていただくということが、今後努力していく必要があると思っておりますし、私共も国全体の流れとして、そういうかたちに持って行く必要があると思っておりますので、私共も努力・協力をしていきたいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

#### **(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ひいたします。また、次回の開催については、本協議会のロードマップでは、平成28年度から2年にわたり実施してきましたパイロット事業を基に、平成29年度以降に長時間労働改善ガイドラインを策定し、取引環境・労働時間改善の普及定着を図ることとしております。運送事業者さんはもちろんのこと、荷主企業の皆様にも広く普及を図ることが重要と認識しておりますので、協議会としてどのように取り組んでいくかが今後の焦点になってくるかと考えております。

従いまして、平成30年度の最初の協議会では、長時間労働改善ガイドラインの展開やその他取引環境・労働時間改善の普及定着に向けた方策について、議論していくことなどを予定しております。皆様には、次回協議会開催前に議題や協議内容を、改めてお知らせしたいと思ひますので引き続きよろしくお願ひいたします。本日は、長時間の議論、誠にありがとうございました。