

第7回
トラック輸送における取引環境・労働時間改善
青森県協議会

日 時：平成29年8月8日（火曜日）

13：30～

場 所：青森県トラック協会研修センター2階中研修室

◎開 会

【事務局 葛西】

ただいまより第7回トラック輸送における取引環境・労働時間改善青森県協議会を開催させていただきます。

委員の皆様方におかれましては、お忙しいなかお集まりいただき、誠にありがとうございます。

前回に引き続き、座長にバトンを引き継ぐまでの間、進行を務めさせていただきます、青森県トラック協会事務局長の葛西でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本協議会の委員は「委員名簿」、また本日の出席者は「出席者名簿」のとおりでございますが、委員の異動がございましたので、今回新たに委員になられた方のお名前を読み上げましてご紹介させていただきます。

一般社団法人青森県経営者協会会長、浜谷 哲 様です。前会長、沼田 廣 様からの交代となりますが、本日は代理といたしまして、専務理事、小笠原 裕 様にご出席いただいております。

続きまして、日本通運株式会社青森支店支店長、今井 康雄 様です。前支店長、及川 和彦 様からの交代となります。

続きまして、東北運輸局青森運輸支局支局長、早川 勤也 様です。前支局長、藤澤 義人 様からの交代となります。

また、本日はオブザーバーとしての出席もごございますので、ご紹介させていただきます。

十和田おいらせ農業協同組合指導やさい部やさい販売課課長、工藤 惣史 様でございます。

続きまして、東北農政局経営・事業支援部食品企業課課長、内藤 光幸 様でございます。

次に、本日の配付資料を確認させていただきます。

上から「議事次第」、「委員名簿」、「出席者名簿」、「配席図」とございます。次に、資料1「トラック運送事業の長時間労働改善に向けたパイロット事業」、資料2「農産品物流の改善・効率化に向けて」、参考資料1「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会における平成28年度パイロット事業（実証実験）の実施結果」、参考資料2「トラック運送業の適正運賃・料金検討会について」、参考資料3「中継輸送の普及・実用化に向けた取

り組みについて」、参考資料4「荷待ち時間の記録義務付けについて（省令改正）」、参考資料5「原価計算の活用に向けて」、最後に参考資料6「荷主勧告制度の運用の改善」、以上が本日の資料でございます。

なお、不足等ございましたら、会議途中でも結構でございますので、事務局のほうにお申しつけください。

◎開会挨拶

【事務局 葛西】

それでは、協議会の開催にあたりまして、片淵 仁文 青森労働局長よりご挨拶を申し上げます。

【青森労働局長 片淵】

青森労働局長の片淵でございます。委員の皆様方には大変お忙しいなか、本協議会にご参加賜りましてありがとうございます。

また、日ごろから労働行政にご理解とご協力を賜りまして、重ねて感謝申し上げます。

さて、本協議会は今年度に入ってから初めての開催となります。本日は、パイロット事業に関しまして、今年度の実証実験の方向性などについて報告がなされると聞いております。

本事業については、未だに対象集団を選定中の都道府県もあると聞いておりますけれども、青森県においては、昨年3月に開催されました協議会において、引き続き同じ対象集団で実証実験を実施するということが確認されております。本協議会の委員でもある中長運送株式会社の中村社長初め対象集団の皆様には、パイロット事業にご理解とご協力を賜りまして、この場をお借りしまして厚く御礼を申し上げます。

ご承知のとおりパイロット事業は、トラック業界の取引環境やトラック運転者の長時間労働の改善に資する重要な事業であり、各方面からも非常に注目されているところでございます。

委員の皆様方におかれましては、今年度もパイロット事業が更に良いものとなるようこれまでの協議会と同様、忌憚のないご意見を頂戴したいと思っております。

本日はよろしく願いいたします。

【事務局 葛西】

ありがとうございました。

それでは、井上座長、以降の進行をよろしくお願いいたします。

◎座長挨拶

【井上座長】

井上でございます。お久しぶりでございます。

一言だけご挨拶を申し上げたいと思いますけれども、私ども協議会における昨年度の実証実験では、私の理解ですがかなり良い効果・成果を出しているという理解をしております。

それだけではなく、副産物とでもいいますか実証実験を通じまして、運送事業者はもとより発荷主・着荷主の方でもトラックドライバーの方々の拘束時間・労働時間を短縮しなくてはならないという、その重要性について今まで以上に理解が深まり認識がされまして、様々な取り組みが既に行われていると聞いております。

具体的には、発荷主の側で一部の配送先を削減することへの検討、或いは支社数を統合してみる、こちらも検討段階です。また、着荷主の側でもフォークリフトを増車しようとか、或いは積み降ろし場所の見直しを検討するといったようなことを承っております。

私としましては、三者三様に労働時間の改善に向けた取り組みの姿勢が実証実験のなかで変わってきているのかなど、前向きなベクトルができ上がりつつあるのかなど、そんな印象を持っております。

今年度は、先ほど局長がおっしゃいましたように、新たに時期をずらして、再度の取り組みをしてみようということですので、皆様のご協力をお願いしたいと思います。

さて、本日の議事の進め方につきまして、あらかじめご説明申し上げておきますが、次第にありますように、議題1が「平成29年度のパイロット事業について」事務局から説明をいただきまして、関連して「農産品物流の改善・効率化に向けて」について、東北農政局からご説明をいただいた後、皆様からご意見、ご質問をいただきたいと思っております。

その後、議題2で「その他」とありますが、事務局より情報提供がございますので、承りたいと思っております。

◎議 事

①平成29年度パイロット事業について

【井上座長】

それでは、議事に入りたいと思います。

議題の1でございますが「平成29年度パイロット事業について」事務局よりご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

〔事務局より資料1、参考資料1から参考資料5の説明〕

【井上座長】

どうもありがとうございました。

関連いたしまして、「農産品物流の改善・効率化に向けて」につきまして、東北農政局よりご説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

〔東北農政局より資料2の説明〕

【井上座長】

どうもありがとうございました。大変勉強になりました。

せっかくですので、昨年に引き続き今回パイロット事業に参画いただく荷主、運送事業者から一言お願いしたいと思います。発荷主でいらっしゃいます十和田おいらせ農業協同組合の工藤課長からお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

【工藤オブザーバー】

昨年に引き続き、今年も実証実験ということで、積み込みの時間を早くしたことによって、若干ではありますが運転手さんの拘束時間が減っているということは大変いいことだと思っております。

また、今年度からですけれども、取引関係にある運送事業者さんとの意見交換会というのを、当社の役員の方から提案がありまして、今年から継続的に実施していきたいということです。

率直な荷主、運送事業者さんからの意見を取り入れ、JA側の改善もしていきたいということで、意見交換会と懇親会を兼ねたざくばらんな話し合いを今後も引き続き開催していきたいと考えております。

ただ、今後の野菜については、生産出荷量が安定していない部分もありますので、時折トラック便の荷物が適量でない場合もあります。そういったところで運送事業者さんにはご迷惑をかけている部分もあるかと思えます。

また、パレット積みをするにあたって、野菜の品目によっては、そのパレットに合わない規格のダンボールが何種類かあります。どうしてもパレットからちょっとでもはみ出すような野菜は輸送中に下の部分が潰れてしまう場合があるので、今後、ダンボールのサイズ自体もそのパレットに合わせたようなものに順次変更していかないと厳しいのかなと。積み込み作業を見て感じる部分があります。将来的にはその辺も検討していきたいと思っております。

以上です。

【井上座長】

どうもありがとうございました。

新しい課題がまた1つ出てきたように思いましたが、引き続きまして、運送事業者の中村委員からお願いしたいと思えます。

【中村委員】

今年パイロット事業2年目になるということになります。当初は、この労働時間を短縮するというので、私たち自身では全部パレット積みになろうと、二、三年前から取り組んでいました。そのほかに、私どもはほとんど東京への運送を中心におこなっているものですから、まだ何台かは箱車もありますけれども、車自体を全部ウイング車両になろうということで、徐々に変えていきました。それによって、積むときも降ろすときも、ある程度は作業時間が短縮になるのかなということで進めておりました。

それで、一昨年「こういうパイロット事業がありますから、ぜひやりませんか」ということでお願いされました。なかなかこの青森から東京方面への次の日の売りとなると、どうしても守れないという部分がありますから、やったところで何か効果があるのかなと思いつつも、どうしても青森県でもやらなければならない取り組みということで進めてまいりました。

その結果、JA十和田おいらせさんから快く協力してくれるということで進めてまいりまして、その結果、随分ご理解いただき積み込みや配送先の削減も徐々に進んできましたが、現実にはまだまだのところは3カ所、4カ所あります。そういう無理な場合には、中継事業者をお願いして、2カ所ぐらいにするというような形を進めてまいりました。

その結果、私たちのドライバーも前よりは楽になったのかなという声を聞いております。このパイロット事業を実施した結果、私どもにとってみても大変よかったなと思っています。

8月1日には東京の卸荷主の方も来ていただいて、やっぱり私らの現状を把握していただいて、「これは協力していかなければならないな」という言葉をいただきました。

もう少し何かまた努力することがあったら、またそれぞれ決めていかなければなりません。一番時間がかかるのは積み込み時間にかかっていますから。今、アルバイト等も使って、1台に2人で積めるようにすれば、幾らか早いのかなということで取り組んでいます。

あとは、いろいろな効果があるのであれば、まだまだもうちょっと取り組んでいって、もっと効果を出せるような形でぜひやっていきたいと思えます。

荷主の方々にもまたいろいろなことをお願いするかもわかりませんが、もうできることからやっていかなければならないのかなという思いで今考えております。

以上です。

【井上座長】

どうもありがとうございました。

冒頭、事務局からの報告なども含めました平成29年度のパイロット事業につきまして報告をいただいて、その後、東北農政局から農産品物流の改善・効率化に向けてについてご説明をいただきました。

また、引き続き今年度もパイロット事業に参画いただきます荷主、運送事業者の方からも御発言をいただいたわけですが、ここでこれらを受けまして、皆様方からご質問やご意見、ご感想などをいただければと思います。よろしく願いいたします。

特に、資料1の6ページ以降で、今年度のパイロット事業につきましても、何かご質問などございましたら、よろしく願いいたします。

資料1では、今までの流れが出てまいりまして、資料1の5ページのところで私が冒頭ちょっとだけお話し申し上げた発荷主と運送事業者と着荷主の三者三様の前向きな取り組み姿勢が平成29年度の進展状況の中で書き込まれております。発荷主側も運送事業者からも着荷主の

側も、トラックドライバーの方々の労働時間短縮に向けた取り組みの一環としてこういうことを検討し始めているということ自体が、前向きのベクトルになるのかなという感想を持っておりますが、いかがでいらっしゃいますでしょうか。

それから、先ほど報告がありましたが、7月で既にポイントで実証実験をやっておりまして、その結果は資料1の10ページに出てまいります。ここでもかなり昨年同期と比べての違い、進展状況が出てまいっております。お願いいたします。

【片淵委員】

先ほど説明をいただき、また関係者の皆さん方にご協力していただきまして、改めてお礼を申し上げますが、10ページに速報ということでパイロット事業の結果が出ていますが、具体的に何時間短縮とかそういうのが数字として表していますけれども、何かやってみて、こういうものかというか、意外とこの辺が短くなったとか、この辺は余り変わらないとか、そういうふうなことがもう少し何か対象集団様のなかであれば教えていただければと思います。

【井上座長】

資料1の10ページですけれども、7月にポイントで、既に実証実験が行われていて、今局長がおっしゃいましたように、いろいろな項目で変化が出ていますけれども、これについて、直接事業に携わった方々から何か感想、追加の補足の説明などあれば、私もよろしいのではないかと感じておりました。どなたかいらっしゃいませんか。

拘束時間が平均で2時間ぐらい短縮されまして、それから荷積み時間も1時間以上短縮になっていますね。こういった成果というか効果が出ていますけれども、この辺についてももう少し詳しい状況がおわかりの方がいらっしゃいましたらお願いしたいと思います。

【中村委員】

この拘束時間の短縮というのは、単純に考えると積み込み時間が約1時間短くなると、その分拘束時間が短くなるというふうな形になります。

これをどう進めたかといいますと、これはその時のその野菜の種類と状況によりますけれども、ある程度積み込み時間を早目に積んだ等々、あとは今までだったらアルバイト等はあんまり早出をさせることはなかったんですが、それも早めた結果、この積み込み時間が最大ここで1時間20分早くなっている。そこが一番の理由になると思います。

そのほかに、荷役での積み降ろしは市場に到着したときに、配送先の削減これは通常であれば大体3件ぐらいありますけれども、1件減らして2件にすると、1時間ぐらい縮まるというような単純な計算です。そこが終わってから移動までの時間もやはり違いますから、その違いでこれぐらいの拘束時間が減ったということになっております。

【井上座長】

ありがとうございました。

動き出しが早いから当たり前と言えは当たり前なんですが、終業の時間が前は日を跨いでいたのがちゃんと当日のうちに終業時間になった、これだけでいい動きではなかったかと思いません。ほかにご質問、ご意見、ご発言がありましたらお願いしたいと思えます。いかがでしょうか。

【齋藤委員】

今の配送先の削減ということでありまして、当然市場の持って行き先を減らすということは、その市場の下に仲卸さん、あと小売業者さん、全部くっついているということなので、その取引をやめるといふか、別な方にシフトしなければならないということもあるので、当然、われわれとしても市場等の取引先を極力こういう運送の状況の中で削減といひますか、効率化していきたいとは思っています。しかしながら、なかなかそう簡単には青森県の農作物を今まで一生懸命販売してくれた顧客を逃がすということが懸念されますので、そこはご理解をさせていただきたいと思えます。

それと、実情はこのとおりだと思えます。ただ、いろいろやはり農作物は制限がありまして、例えば朝の段階で配送先が決まっていないうのが現実にあります。それは、その農作物の規格あるいは等級によって、この荷物は今日は東京に持っていこうと、この荷物は大阪、あるいは名古屋に持っていこうと。しかし、消費地の販売の状況が違いますし、消費地で太いものを好む消費地、細いものを好む消費地などいろいろありますので、やはり荷物ができた状況を見極めて、販売先を決めるということになります。

それと、JAである程度その規格ごとに並べることができるもののほか、農家さんが自分たちの手でその選別をしたり、規格をそろえたりして、持ってくる個性というのがありますので、それをやはり合わせて出荷するということになるので、なかなか事前に準備するということ、ある程度の物量があればいいんでしょうけれども、そういう細かいものもあるということで、

そこもひとつご理解をしていただきたいと。

それと、朝積み時間の前倒しというのがありますが、これもできるものであれば、業者さんとJAさんに負担がかかりますけれども、こういう形もいいと思います。一部のところでは前の日に積んで前積みをして、当然、今の時期ですと冷蔵庫に入れておかないとだめですが、前の日のうちに積んでおいて、朝早く出発することをやっているところも実際ございます。

以上です。

【井上座長】

どうもありがとうございました。

先ほどの十和田おいらせの工藤さんからパレットにちょうどまく合うダンボールの規格などの話もちょっと出ましたけれども、そういったことについては何かご感想あれば。

【齋藤委員】

ダンボールの規格も機械を通すために、いろいろ青果物によってこのダンボールのサイズでなければだめだというのもありますし、品目によって量目10キロもあるし、5キロもあるし、4キロもあるし、3キロもある。それはその品目の特性もあるんですが、そのサイズを全て統一するというのは非常に難しいかと思います。

ただ、全農の全国本部の段階のなかでは、量が多い例えばピーマンとか、そういった品目から、徐々に全国的に統一できるものは規格を統一していきましようということになっています。

【井上座長】

ありがとうございます。

ほかにご意見、お願いいたします。

【荒谷委員】

今、話に出ましたけれども、早積みはいい、早出して積むのは。ただ、オーダーの締めは今何時ですか。その数量はなかなか決まりませんよね。それがずっと続いているわけですね。早出して積み込みしたところで、それが決まらないと結局長時間労働になっちゃう。だから、その辺の線をはっきりと引いてもらわないと。やはり車の運行についても管理にしてもできない部分が出てくるわけですね。それを一番我々は気にしています。

それからもう一つは、これから品名によっていろいろなものが出てくるとは思いますけれども、予冷が必要なものが出てきますよね。そうしますと、決まった時間に何時間もまた予冷しなければなりませんね。必ず待機があるんですね。

だからその辺のものを明確にしてやってもらわないと。選んで幾ら前積みしたところで、結局は締めが決まらないと、実際我々の長時間労働が変わらないんですね。その辺のルールというのか常識的な判断でやってもらえれば、その積み降ろし時間も我々で調整できます。その辺は臨機応変にやっていただければと。それだけでもやってもらえれば、大分違う。また良いものができるんじゃないかと思います。

以上です。

【齋藤委員】

あと一つは、販売日を1日ずらすというようなことがあると思います。

例えば予冷が必要ない品目とかありますので、そういったものは東京の市場だと翌日販売ということで今までやっていますけれども、それを3日目に販売をするとか、そこはやはり相場を見てというのが一番大事なことで、その辺はご理解をいただきたいと思います。

【井上座長】

ありがとうございました。

多分十和田おいらせの方からのご提案で、運送事業者と定期的な意見交換会をこれからやっていこうじゃないかというなかで、多分細かい点をお互い出し合って、詰めていくことができるんだろうとっております。

ほかにご意見、ご質問などありましたらお願いしたいと思いますが、いかがでいらっしゃいますでしょうか。

【三上委員】

長労働時間で過労死が最も多い8年連続だということをまずは理解していただきたいと思います。いろいろな改善をされて、数値的にもかなりよくなってきたということはもう数字を見れば事実です。

前回も私申し上げたとおり、青森県というのは、まずは東京までというのが一番足が長い。

運転時間でいうと10時間というところは絶対変えられない時間ですね。今われわれが協力して変えることができるというのは、恐らく非稼働時間をどれだけ短くするかということ。

例えば、先ほど説明があった農産品物流の改善・効率化に向けてというところ、出荷量が直前まで決まらず、出荷待ち・荷降ろし待ちの手待ち時間が長いと。この辺は、もう即刻変えなければならぬだろうと思います。これを変えなければ、この長労働時間というのは変わらないという部分があります。

われわれというのは、例えば宅配にしても世界一のサービスを担っているわけです。サービスレベルは断トツにいい。このサービスレベルを維持しているというのは、やはり誰かが犠牲になって成り立っているということですね。ですから、この今回の取引環境・労働時間改善協議会というのは、誰かが犠牲になっては困るわけですよ。

ですから、今消費者の方もそのトラック輸送に関しては、今やっと理解されてきているわけです。こんなにトラック輸送というのは大変だと。宅配に関しては、これだけのサービスレベルを維持するのはこれだけ大変なんだと。もう消費者が理解してくれているから、今が絶対のチャンスだと思うんですね。ですから、これまでの延長線で考えてやったら、私はそんなに改善傾向は見られないだろう、継続もできないだろうと。先ほど言ったとおり、3者（事業主、着荷主、発荷主）のところで思い切って、今変えようよというところをどんどん意見交換をしながら、思い切った手を打っていただきたいということをぜひお願いします。

【井上座長】

ほかにご意見ご質問などありましたらお願いしたいと思います。

【木村委員】

これにつきましては、実際運ぶ側として、今の現状がどういう方向になっているのかなと考えたときに、荷主さんにも耳に入ってきて、今までみたいに悪い言葉で言えばこき使うということはなくなるという傾向にはなっている。やはり今ドライバー不足というようなこともありまして、トラック協会としてもマスコミの利用をお願いして取り上げてもらっています。実際にいろいろ荷主さんから話を聞けば、こういう状態に進んでいる運送業界が大変だということはおわかってきている状況というのは事実です。

でも、じゃあすぐ改善できるかということ、やはり経費の面などいろいろ問題があるので、やはり荷主さんの右左を見ながら対応を考えてきているような感じはいたします。

できる限り早くこういうことをやらないとドライバー不足がどんどん進んでいきますので、そうならないように今こういうことをしっかりアピールして、解決していかなければならないかなと感じております。

【井上座長】

どうもありがとうございました。

【片淵委員】

今回のパイロット事業と直接関係ないかもしれませんが、本日報告いただいた資料の2農産品物流の改善・効率化の資料で、19ページ20ページにトラック予約受付システムの導入ということで、事例とか載っていますけれども、こういうICTなどを活用していくというのは非常に重要だと思います。こういうシステムを導入するときには、卸売りの方、小売りの方、物流関係者、それぞれ使いやすいものを導入していく必要があるだろうと思います。

このICTに限らずこういうものというのは、その関係者のどこが音頭をとって主導してやることになるのか気になります。多分、取り組み事例など幾つかの例を示していますが、こういうシステムというのは関係者それぞれメリットというものがあります。システムを導入するときに、どこが主導してやるのがいいだろうかという議論がこの検討会のときにあったのかどうか。本日いろいろな業種界の方がいらっしゃるので、「こういうのはどこが音頭をとってやったらいいんだよな」とか、もし感想的なものがあれば、教えていただきたいと思っています。

【井上座長】

よろしいでしょうか。今のご意見に対して。

【内藤オブザーバー】

この協議会でございますが、冒頭ご説明しましたとおり、農水省の食料産業局長が議長となりまして設置されたものです。経済産業省の審議官、国土交通省の審議官にもご参画いただいて議論がなされております。議事録を見ますとなかなか細部にまでということにはなっておりません。先ほどおっしゃれているような、実際にシステムを作るに当たってどうしていくのかという細部のところの議論というのはこの会議では深まっていはいないのかなという印象を受けます。

引き続きこの連絡会議や中間とりまとめ以降も議論を進めていくということになりますので、上局に対して実際こういうシステム構築のときにはどうしていくのかという現場からの意見が出ているということは申し伝えさせていただきたいと思います。

以上です。

【井上座長】

ありがとうございました。はい、どうぞお願いいたします。

【角野委員】

今のご質問の関係でございますけれども、やはりこういったシステムの導入につきましては、荷主の皆様方と運送事業者が連携して一体的に構築していくことが何より重要でございます。

私どもでもその物流効率化の関係で、応援をさせていただいているわけでございますが、そういったものにつきましては、荷主の事業者の皆様、運送事業者の皆様が協議会を結成していただきまして、その協議会が主体となりこういったシステム作りを進めていただくといったようなことをやらせていただいているところでございます。

ぜひ青森県におかれましても、物流の効率化、ICTの導入を私ども国土交通省としても特に力を入れておるところでございますので、ご検討をいただければ幸いです。

以上でございます。

【井上座長】

ありがとうございました。

先ほどおっしゃったのは、19ページに出てくるようなシステムをどこが主導してやれば一番うまくいくのだろうかという質問をいただいたと思います。多分難しいなと思うのは、交通経済論という研究・教育分野でしばしば出ていますけれども、昔も今も15年20年前から東京港の埠頭、特にコンテナ埠頭の中で一番大きい大井埠頭。大井埠頭にもトラックが入っていくときに、どのぐらい道路が渋滞して待つかというと、5～6時間は当たり前という膨大な無駄が発生するわけです。東京都が管理しています。5～600台が入れる駐車場を作っておいて、道路から一旦駐車場に入り、それでICTの技術で早いものから順にゲートに入れていくというシステムを作ったんですが、システムダウンが発生し現在は動いていない。

早い話、交通経済の学者の人たちはいろいろなことを言っていて、他国のようにコンテナ埠頭は24時間開放すればいい、東京港の埠頭は朝8時から17時までだからだめだなど、いろいろな議論があります。ただ難しいのは、こういうシステムを導入する場合には、誰がどう管理して、どういう情報を流して、どう入れていくかという「主体」がどこかわからないと大体うまくいかなくなるというがあるので、大変難しいところに着目されたご質問をなされたなと思いました。

、なかなか事前に準備するということが、ある

【中村委員】

この受付システムですが、この前、着荷主の方からもこういう話がありました。

ところが、こういう市場というものは、全国からいろいろな車が集まって、いろいろな野菜が来る。その中をいちいち1台毎にどこに何が来るかというシステムを作っておこなうというのは無理だという感じでした。やっぱりそういうところはもう来た順番にやっていった方が、一番効率がいいという思いがあります。

【井上座長】

ありがとうございました。

いろいろご質問、ご意見を伺って、大変勉強になりました。

それでは、平成29年度のパイロット事業につきまして、先ほどの事務局からのご提案どおりに進めていきたいと思いますがよろしいでしょうか。（「はい」の声あり）

ありがとうございました。承認いただきました。事務局は、協議会の意見を踏まえまして、事業の進捗管理を行っていただくようお願いしたいと思います。

②その他

【井上座長】

続きまして、議題②でその他となっております。事務局から情報提供があるということですので、よろしく願いいたします。

〔事務局より参考資料6、説明〕

【井上座長】

どうもありがとうございました。

荷主勧告制度の運用の改善につきまして情報提供をいただきました。

ほかに事務局から何かありますでしょうか。

【事務局】

特にありません。

【井上座長】

ありがとうございました。

議題も一通り終わりましたので、委員の皆様から何か言い漏らしたこと、あるいは問うべきだったということがありましたら、何かご質問、ご発言をお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(特に意見なし)

【井上座長】

それでは、これで議事を終了いたしたいと思います。

本日予定されていた議題は全て終了いたしましたので、マイクを事務局にお返ししたいと思います。ご協力ありがとうございました。

◎閉 会

【事務局 葛西】

それでは、協議会終了に当たりまして、角野東北運輸局次長よりご挨拶を申し上げます。

【東北運輸局 角野次長】

本日は、委員の皆様方、大変お忙しいなか熱心なご議論をいただきまして、誠にありがとうございます。

本日の会議では、今年度実施いたしますパイロット事業につきまして、昨年に引き続き農産物を対象集団とするということでご承認をいただいたところでございます。

また、昨年に引き続きパイロット事業を引き受けていただきました対象団の皆様方、誠にありがとうございます。いろいろご苦勞をおかけすることがあるかとは思いますが、ぜひよろしくお願ひいたしたいと思ひます。

先ほどもご紹介ありましたように7月に一部実験的に事業を実施していただきまして、なかなかいい結果が出ていると認識しております。

特に、この青森県での取り組みにつきましては、発荷主様、運送事業者様、それに加えて着荷主様もご参画いただいているということで、全国の中でも特にうまくいっている事例であると考えているところでございます。

ぜひ今年度においてもしっかりと成果が出ますよう、引き続き委員の皆様方からご指導をいただきたいと存じます。よろしくお願ひいたします。

さて、本年3月に開催されました働き方改革実現会議におきまして、労働の上限規則、時間外労働の上限規則を自動車の運転者にも対象とするとなつたところでございます。5年後に適用する内容の働き方改革実行計画が定められているところでございますが、現在、関係省庁の連絡会議におきまして、今月中には行動計画に対する具体的な施策等を盛り込んだ当面の対応方針が示されるところでございます。

こういった状況を踏まえまして、長時間労働の抑制・取引環境の改善につきましては、皆様にも引き続きご協力いただきながら、しっかりと推進していきたいと考えているところでございます。

次回開催までの間にパイロット事業をしっかりと進めてまいりますので、引き続き委員皆様のご支援、ご指導を賜りますようどうぞよろしくお願ひいたします。

本日は誠にありがとうございました。

【事務局 葛西】

ありがとうございました。

本日は熱心なご議論をいただきまして、誠にありがとうございました。これで本日の協議会は終了とさせていただきます。

なお、議事録につきましては、委員の皆様にご確認いただいた後に公表させていただく予定としております。

また、次回の開催日、日程等につきましては、追ってご連絡をさせていただきます。

本日はありがとうございました。