

第13回トラック輸送における取引環境・労働時間改善佐賀県地方協議会

議事録

【日時】令和4年3月22日（火）14時00分～

【場所】佐賀県トラック協会 2階大会議室

開会挨拶 九州運輸局長（代理：自動車交通部貨物課長 藤木淳史）

座長挨拶 荒牧軍治（佐賀大学理工学部都市工学科名誉教授/さが水ものがたり館館長）

◇1【荒牧座長】

前回開催からちょうど1年間経ち、またご参集いただいた。先ほど藤木課長の挨拶にあった、令和6年度から時間外労働の上限960時間が本当に成り立つのか、今まで過重労働の中でも何とか持ちこたえてきたトラック輸送が、さらに厳しくなる可能性があるということで、「標準的な運賃」など色々なアイデアや知恵が出されていると思う。

トラック輸送業界は自らの手で何とか輸送効率のレベルを上げていこうと努力されている。トラック輸送の実情については、私も年2回（佐賀県貨物自動車運送適正化事業実施機関評議委員会）報告を受けており、荷主の皆さんの協力なしには成り立たないと承知している。トラック運送業者と荷主の方々、そして本日多くのご参加をいただいている行政機関の協力なしでは多分上手くいかないと思っている。今日は、ぜひ荷主の皆様方も活発に参加していただければ有り難い。

まず、これまでの振り返りおよび取組状況について、事務局の方から報告いただいた上で議論を進めたい。

議 事

1. 取組状況報告

(1) これまでの振り返り（説明：佐賀運輸支局）

(2) 取組状況報告

<全輸送分野>

- ①「標準的な運賃」の推進（説明：佐賀県トラック協会）
- ②ホワイト物流推進運動賛同企業数の拡大（説明：佐賀運輸支局）
- ③改正労働基準法の周知及び理解の促進（説明：佐賀労働局）

①「標準的な運賃」の推進について

◇2【荒牧座長】

「標準的な運賃」の推進について、運送業者と荷主企業との交渉が課題と報告があったが、交渉の現状はどうか。

◇3【馬渡委員】

国交省からお示しいただいた「標準的な運賃」は時限措置であり、2024年の働き方改革に合わせ、とりあえず終わりを迎えることになる。その間3年ほど、運賃交渉を進めたかったが、コロナ禍でそもそも荷主様の方へ出向くことが難しく、働き方改革への対応に向け、従業員やトラック運転手の労働環境改善（拘束時間を短くして時間当たりの給与単価を上げていく）をお願いしていたが、昨今は燃料の問題（軽油価格の高騰）が重くのしかかって来ている。

本当にこれは3重苦（労働時間を短くしなければならないが交渉はできない、労働者の賃金を上げるための「標準的な運賃」も交渉に行けず前に進めない、その間燃料が高騰して（トラックが）走れば走るほどコストが上がる）という状況。

「標準的な運賃」の設定に組み込まれている基準の軽油のリッター当たりの単価（石油情報センターが公表）は100円であるが、今はもうすでに150円を超え設定の1.5倍になっている状況。働き方改革も含め様々な部分で労働環境を良くしていくことが先であるが、軽油価格の高騰がのしかかってきて、走れば走るほど、仕事を一生懸命やればやるほど燃料費がかかってしまう。まずはこの燃料高騰の問題について、きちんとご理解いただきたい。そのうえで「標準的な運賃」のお願いもしていきたいところだが、2024年までの時限立法であるという状況で（コロナの影響が相当あったので期間延長をお願いしたいと考えているが）、目の前の燃料代は当面下がりそうにない、という厳しい状況。

◇4【荒牧座長】

報告の中に、セミナー参加者の声として「届出はしたが荷主協議は難しい」とあった。また、講師から交渉方法を説明したとあるが、荷主と具体的にどのように交渉していくのか。コロナ禍で交渉が難しい一方で、燃料代が上がっている中で少しでも早く運賃交渉しないといけない状況だが実情はどうか。

◇5【馬渡委員】

荷主とは運賃そのものの交渉（「標準的な運賃」）とともに、労働環境の改善を交渉しなければならない。若年層を含めた労働者に入ってきていただかないと業界が続かないことを荷主へ出向きご説明しないといけないが、「コロナ禍でもあるので来ないでください」と言われた、といった話もたくさんあった。「まん延防止等重点措置」が解かれてから出向いたり、先方をお願いしてリモートで行ったりしているところもある。

◇6【荒牧座長】

例えば、加工食品なども値上げが続いているが、テレビなどでは燃料代が上がって運賃が上がっているのに値上げやむなし、との理由が説明されていた。これは実際に運賃交渉が出来ている、と理解して良いか。

◇7【馬渡委員】

我々が全国でお聞きしている話では、物流費上昇の最大の原因は、輸入品を輸入する際のコンテナ運賃が上がっていることであり、国内の運賃が上がったから物流費が上がったということは、今のところ少ないように思う。

◇8【小野委員】

原価計算に基づいた「標準的な運賃」は、トラック運送業界が健全に（運転者へ）賃金を払い成長していくために必要なモデル運賃。今は、昔の認可運賃と違い事業者の自由を基本としているので、とりあえず届け出ましょう、という目標を掲げ、佐賀県においては既に届出率90%超となったことが示されたが、実際に主たる荷主に適用している事業者は多分5%以下と思われる。

もう一つ、（燃料上昇分の）転嫁の交渉が難しいとあったが、現状の実勢運賃から見ると、荷主、そして多くの運送業者自身も、モデル運賃は相当高いという印象を持っている。届け出た運賃で荷主と上手く調整できた率が90%を超えるならば大成功だと思うが、現実的にはそうっていない。

もう一つは燃料の問題。先ほど馬渡委員もおっしゃっていたが、モデル運賃を作るための原価計算では、軽油リッター当たり100円で燃料費が計算されている。燃料代が120円、130円となると、その上昇分は誰が負担するか、についてはこのモデル運賃では示されていないが、「標準的な運賃」と別に「燃料サーチャージ」を届け出る必要がある。「燃料サーチャージ」は2007年から届出開始となり2008年度までに全国約6,000社が届け出た。その直後のリーマンショックにより原油価格は下降し落ち着きを見せたが、燃料価格が高騰した場合はしっかり収受できる制度が作られている。

他県の協議会でも提案しているが、「標準的な運賃」だけではなく「燃料サーチャージ」の届出状況を運輸支局や県トラック協会ですっかりと把握し、「燃料サーチャージ」の届出率を目標にプラスすることが必要だと思う。

また、あと2年しかない中で、荷主に（運賃への）転嫁の必要性を訴えるには相当の力が必要。「標準的な運賃」は独禁法が禁じる事業者団体の行為に抵触しないよう留意し定められたものだが、経営管理の観点からも、各社において運行形態ごとに原価計算し、個別の荷主説明の中で、運転手にしっかりと賃金を支払う必要性を示していただきたい。

◇9【田中委員】

自社が取り扱う荷主へ「標準的な運賃」の交渉に行ったところ、一言で「雲をつかむような数字ですね」と言われそれで交渉は終わり。軽油価格が高騰していなかった時期であってもそのような対応であった。自社でルートごとに、現在の収受している運賃と「標準的な運賃」との比較を)計算したところ、近郊への運送で「標準的な運賃」の60%程度、東京への運行で45%程度の水準であったが、それでも荷主からは「(今の運賃額が)嫌なら違う会社を使う。他にも運ぶところはある」と平気で言われる。

さらに自社で一番問題なのは自動車業界で、とにかく酷い。国際情勢による半導体などの問題があるが、自動車部品を運んでいる当社では3月に入り既に10日間運休が発生している。繁忙期の9月も300便ほど運送が無くなった。その損失には何ら補償がないが、運転手には有給休暇を取得させるだけで賃金は発生する。一方で、トヨタは2兆何億円の黒字、春闘は満額回答と聞く。我々は今の状況ではそのような春闘回答は不可能であるし、逆に給料を下げないと立ち行かない。下請けの部品会社や運送会社は、大手に対して「脅かして危機感を持たせる」くらいの話を持っていかなければならないと思う。

運送会社も何を運んでいるかにより状況は異なると思うが、最終的には飛行機や船と同じように、燃料が上がれば国が命令して運送費を上げさせるような制度を一般のトラック運送にも取り入れないと、運送事業者自らの努力で荷主と交渉するには限度があるとつくづく実感している。どうかよろしく願いたい。

◇10【荒牧座長】

事務局より、荷主団体等に対して協力要請の取組報告があったが、佐賀県経営者協会では、この燃料交渉についてどのように捉えられておられるか。また、「標準的な運賃」だけではなく「燃料サーチャージ」等の状況も馬渡委員等からお聞きしたが、荷主側はどのように受け止めておられるか。

◇11【福母委員代理 松永氏】

荷主側としても、モノが運べなくなるのは非常に困る状況であるので、県経営者協会としても広く告知に力を入れている。田中委員がおっしゃったように、なかなか話を聞こうとしない荷主側企業があるという話も聞いている。まずは世間の雰囲気を変える必要がある。経済団体としては、積極的に告知して物流業界を盛り上げていきたいと考えている。

◇12【荒牧座長】

佐賀県商工会議所連合会では、「標準的な運賃」や「燃料サーチャージ」の交渉について、今どのように受け止められているかお尋ねしたい。

◇13【坂井委員】

運送会社からは、実際に相談や交渉に行かれてもなかなか交渉の場やテーブルについてもらえないケースが多いと聞いている。先ほど委員がおっしゃったけれども、もともとの認可制だった運賃が届出制になった時点で、運賃が自由化され段々安くなったのが業界の一般常識になってしまっている。

それともう一つ、先ほど座長がおっしゃった「原油高になっていろいろな材料費が上がったので値上げします」というのは、一般個人（消費者）に対しては理解が得られるかもしれない。しかし企業同士の関係では、荷主側としても運送業界が無くなってしまえば自分たちのモノが運べなくなってしまう、それに加えこれだけ原油高もある中でドライバーの賃金を上げなくてはいけない、ということ運送業界側と荷主側と一緒に考えてもらうやり方を作っていくべき。

東日本大震災の後、モノが運べず年度末で大変だったといった話を覚えている。モノが運べなくなると経済が回らないなとか、そういうことを考えることが多くなった。軽油価格の高騰に対しては、サーチャージ制をきちんと国として出す、といったことをやらないと、互いの商売が成り立たなくなるのではないかと考える。

◇14【荒牧座長】

「燃料サーチャージ」の取組を国が進めていくのか、運輸支局に方向性を伺いたい。今、国際情勢も起きており価格の変動も大きい状況を見て、「燃料サーチャージ」を進めていくようにというような指導はされるか。トラック輸送企業側としては、積極的に荷主側に訴えて「燃料サーチャージ」の契約を結ぼうとされているということか。

◇15【三根委員】

燃料価格の上昇・下落によるコストの増減分を別建ての運賃として設定する「燃料サーチャージ」の制度はすでにあり、（手続きとしては）設定後届出していただければよいこととなっている。前段の話として、この制度を導入するにあたって荷主と運送事業者との交渉があるということである。

◇16【荒牧座長】

委員から、実勢運賃は「標準的な運賃」の6割くらいで「標準的な運賃」は雲を掴むような数字だという話もありましたが、（荷主側は）そういう認識か。

◇17【坂井委員】

荷主企業それぞれの状況によって違う。運送事業者は、先ほど話があったように走れば走るほど赤字であっても、「走らなくてはならない」という使命でやっておられると思う。

◇18【荒牧座長】

企業団体の皆様から、積極的にトラック業者と荷主企業との交渉を進めてほしいといった指導をされることはあるか。

◇19【江島委員】

この協議会に参加させていただいて、荷主側と運輸側それぞれのご意見を3年間お聞きしてきた。個別の相対の取引がどのような状況にあるかについては、先ほど田中委員が言われたことが事実であろうという推測はできるが、私達団体が直接交渉に入るわけではないので具体的にはよく分からず、自信を持って言える状況ではない。

ただ、労働環境の改善はトラック業界だけの自主的な努力だけではなかなか難しいということでこの協議会を作り、これまで3年間、色々なモデル事業を行い、情報を提供してきた、今は2024年を2年後に迎える、という状況になっているが、協議会立ち上げ当初の自主的な相対の取引や慣行の状況が依然として一向に改善されていないことがこの3年間の問題ではないだろうかと思う。

やはり航空業界のような強制的な仕組みを作らないと（運賃への転嫁は）難しいだろうと思う。3年間いろんな意見があったが、誰が意見を拾って解決するのか、という段階にあるのではないか。もう2年後ということは、今年と来年である程度のものをきちんと作らないと、1つも解決しないまま行ってしまうのではないかと思う。

今のこのスキームではなく、実践的なスキームをもう一度作り直す必要があると思う。これは国も佐賀県も同様。資料にもあったように、他県では荷主とトラック業者の協議の場ができているのであれば、佐賀県でも作ればいいのではないか。やはり行政というか公的な立場できちんとリードする人がいないと先に進まないように思う。私の団体にはトラック側の経営者と荷主側の経営者もいるので、どちらか一方の立場で言うことは難しいが、いずれにしてもあと2年しかないのに、まだこのように（トラック業者の）自主的な努力に委ねているスキームに問題があると思う。

◇20【荒牧座長】

今のご提案について、運輸支局としてはいかがか。少なくとも懇談会の場は（今回、農産物の分野においては）作られたと思う。もう一つ、別のスキームが必要だと言われた点について、強制的というのはどれくらいの話か分からないが、どのように公が介入しているのか。

◇21【事務局（佐賀運輸支局）】

特に燃料価格高騰に関しての国交省の対応としては、「標準的な運賃」だけではなく、「燃料サーチャージ」の導入等によって適正に燃料の価格上昇分が運賃に反映されることが望ましいことと考えている。資料で報告させていただいたように、荷主団体の皆様にも周知のお願いをさせていただいた。運送委託者の指示により運送事業者が労働時間の

ルールを守れなくなった場合などには国交大臣からの荷主勧告等の対象となりえること、また、運賃を不当に据え置くことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあることなどをご説明させていただいたところ。

先ほど複数の委員の皆様からご指摘いただいたスキームのあり方については、上局への報告でしっかり伝えてまいりたい。

◇22【小野委員】

全ての地域で今の議論はされていて、最終的にはそれぞれの地域の中で、個別の努力では難しい問題。労働時間を守れなかったら罰則が来る（労働基準法改正）と、これはこうしたら良いですよという運賃（「標準的な運賃」）という、片方は強制でもう片方はあなたの最終的な判断ですよというスキームに、改善が進展しない理由があるので、もう少し国レベルで考えてもらわないとこれは動かないと思う。

◇23【荒牧座長】

こういった意見があったことを（事務局は）報告に上げておいていただきたい。

②ホワイト物流推進運動賛同企業数の拡大について

◇24【荒牧座長】

次にホワイト物流運動の推進について。JAさが様がホワイト物流に賛同していただいたという報告があったが、その賛同の趣旨・背景等について一言お願いしたい。

◇25【JAさが 池田氏】

私共JAさがも、佐賀県産の農産物を関東・関西方面に運んでいただく上で大きな課題があると認識しており、生産性の高い物流と働き方改革の実現等に向けて運送会社と協議しながら物流の改善に取組みたい、ということで今回加入させていただいた。

◇26【荒牧座長】

この取組みに協力いただいたJAさが様に謝意を表したい。佐賀県の場合は、賛同荷主団体が1つだけで、運送会社が9社なのでこれからも増やしていただけるようにご努力いただきたい。

③改正労働基準法の周知及び理解の促進について

◇27【荒牧座長】

次に改正労働基準法について、これに関連し小野委員より改善基準告示についてお話をお願いしたい。

関連：改善基準告示について

◇28【小野委員】

労働局説明資料2の1ページ目に全体スケジュールが示されているが、中小企業の運送業として見れば、運転者以外の事務職や技術職といった方々については、既に2020年（令和2年）から労基法の時間外労働時間が720時間上限（月平均60時間）となっている。2年後の2024年4月からは、ドライバーに関し上限規制適用猶予が廃止され960時間（月平均80時間。ただし時間外労働、深夜労働は中に含まれるが、休日労働時間は法的に2週間に1回しかできないがこの分は枠外）となり、これを超えれば罰則がある。そのようなルールが2年後にはやって来るということ。

これは大きな枠の中で括られただけであるので、具体的に実際の労働時間あるいは拘束時間等をしっかり規制したルールは「改善基準告示」という形で開示されており、基本的に労働時間というよりは拘束時間の概念が中心となる。「拘束時間＝労働時間＋休憩時間」で、あとの残りは休息期間となるので、1日24時間中、拘束時間が15時間であれば休息期間は9時間となる。現状、拘束時間は最大16時間と定められているので、休憩時間を1時間とすると労働時間は15時間、残りの8時間はしっかりと休息期間を取りなさいとなっている。これが1日、1ヵ月、1年間といった単位ではどうなるか、また、連続運転4時間ごとに30分の運転業務以外の時間を作りなさい、フェリーに乗っている時間はどうするのか、などがこと細かく「改善基準告示」で決められている。

この「改善基準告示」が、労基法の猶予廃止、960時間の適用開始に伴いどう見直されるのか、これは所管する厚労省の話であり、国交省では決められない。

自動車運転職というとバス・タクシー・トラックがあるが、今、この3つの「改善基準告示」について同時に審議されている。馬渡委員も構成員として加わっておられるが、来年度中には中身を決めて、パブリックコメント等を取りながら少し猶予をもって2024年度から「Go」ということになるので、今年中には内容を決定するということまで来ている。

たまたま、こちらに出張するタイミングで、土曜日の東京新聞を見たら「バスとタクシー運転手の休息期間9時間案について厚労省了承」と大きく出ていた。今までは拘束時間16時間と休息期間8時間であったのが、休息期間が9時間になるということ。目標11時間だったのが8時間にプラス1時間延長というバス・タクシーの（厚生労働省労働政策審議会の）作業部会案が了承されたもの。

記事には、「健康・安全より運行優先」とも大きな見出しが出ていて、世間の目は厳しいとも思ったが、先ほどから申し上げているように、運賃が上がらないまま、今までよりプラス1時間の休息期間を増やすという労働時間の規制が厳しくなるのは、業界としては少しつらいものがあり、これにより今後どうなるかはハッキリしている。もともと全産業平均よりも2割長い労働時間、2割安い平均賃金ということは、1.5倍の労働の対価が1.5分の1しかないということ。さらに（働き方改革関連法により）状況が変われば、賃金体系や時間当たりの単価を上げない限り、生産性はますます減ってしまう。

荷主側としても運送業者との共通認識を持って改善に取り組んでいかないと、ますますドライバーを職業として選んでもらえなくなる。そうすると現実的にドライバーがいない、ということで、生鮮食料品、特に佐賀県の場合は農産品を関東・関西に届けたいというニーズに全く応えられないという状況がすぐそこまで来ている、ということ。

中央でも（対策を）考えられてはいるが、特に、九州や北海道、北東北等の長距離運送を中心とする地域、あるいは大阪や東京の運送業者とは異なる運行形態を持つ地域がもっと声を大に中央に対して意見を述べ「もう働けません」と伝える必要がある。

佐賀と同じ状況にある長崎など一丸となって、九州ブロックという声を大きくできる受け皿にして中央へスピーディーに意見を言っていかなければならない。全て決まった後で「大変なことになった、どうする？」では更に苦しくなると思うので、いろんな議論をしていただけたらと思う。

◇29【荒牧座長】

この「改善基準告示」が出されるのはいつか？

◇30【馬渡委員】

今、「改善基準告示」の専門部会に全ト協から委員として出させていただいているが、厚生労働省からは（専門部会に対し）「トラックは今年の7月くらいまでにまとめてください」と言われている。

バス・タクシー・トラック全体で令和2年度の調査を行ったが、輸送量にコロナの影響が大きく出てしまっていたため、令和元年度のデータのみで検討を行った。ただ、トラック業界としては、アフターコロナでどういう風になるかということを知りたかったので、お願いしてトラックだけ3年度も調査を実施していただいた。

残念ながら、3年度調査もコロナの影響が大きく出てしまっており、物量が少なくなっているため調査結果では全体的な拘束時間が少なくなっている。このデータをもとに、「もっと（拘束時間を）短くできるでしょう。」という意見をいただいているが、我々はいま、頑強に抵抗しているところ。バスやタクシーは基本的にはお客様を、トラックで例えれば発荷主だけを対応しておけば何とかなる。加えてタクシーはメーターがあるのでどうにかなる。ところがトラックは、先ほど田中委員の話にもあったように、発荷主でも交渉は難しい。着荷主のところに行ったら「嫌なら来なくていいよ」と言われる。

我々トラックは、運んできちんと卸して受取のハンコをもらってなんぼの運賃。なので、拘束時間が12時間、13時間と長くなってしまうと、いったん持ち帰ってしまいたくなるが、そうすると今度は発荷主さんから怒られてしまう。

もし持ち帰って次の日に再度持って行ったとしても、受け取れる料金は一日分だけで、「昨日持って帰ったのはあなたたちが勝手にやったことでしょうか？」となる。（受け取り確認せずに）「置いていきます」と言えば、「受け取り確認がないと本当に置いていったかどうか判らないね」となる。また、工場等に置いていくことは不可能であり、やはり受け

取っていただく必要がある。(受け取り確認は必要だが拘束時間の遵守も必要という)その狭間で現場の運転手は苦勞している。

我々も経験があるが、某食品メーカーでは、荷は前日夜に出来上がっているにも関わらず、夜中の日付が変わった後にしか絶対に出荷させてくれない。虚偽の製造日を印刷できないので、日付が変わったタイミングでその日付で出荷され持って行くこととなる。スーパーに(担当者が)誰もいない時間に到着しても置いていくわけにはいかず、場合によっては運転手自ら売場の売台に置き、日付が過ぎている物は回収させられるといったことも、今は少なくなったとは思いますが現実としてある。

発荷主に関しては我々もなんとか(労働生産性向上のための)交渉をするが、着荷主から「自分たちが手配したトラックが来たわけではないので、待つのは当たり前」「うちの工場も受け入れるために2時間3時間必要だ」と言われたらじっと待つしかない。そのような着荷主に対して、何らかの働きかけを我々トラック側がやるというのはもう無理。発荷主も「買っていただくスーパーに対してはなかなか言えない。」という話が多い。

労働組合同様に、我々も改善基準告示をきちんと守り時間を短くしたいと思っているが、結局(違反をして)捕まるのは我々実運送事業者だけ。1ヶ月の営業停止処分を受けたら結局お互いに困ることになる。労働者も然り。

「改善基準告示」を厳しくするのは良いけれど、労働組合も我々も「労働基準監督署から荷主に対しての指導を頑張っていただきたい。」と思っている。「あなたたち荷主が繰り返し長時間待たせていることが、労働者の脳疾患や心疾患を増やしていますよ」くらいのことを着荷主に言ってくれませんか、と、2年くらい前から繰り返し労働基準監督署に伝えている。「改善基準告示」の専門部会の構成員にも荒牧先生のように大学の先生方がいらっしゃるが、昨今ようやく「何とかならないものか」という話を、厚労省に言っていただけようになってきたところ。

12月頃にはトラックも含めて全部出して2024年4月から施行、というスケジュールなので、我々も本年7月までに成案を得なければいけないが、成案を得るにしても実際に守れるものにしておかないと結局は運転手さんたちが困るだけであり、我々事業者も罰則を受けてしまう。あと3ヶ月くらいではあるが頑張ってみようと思っているが、何らかの形で国に関与していただかないと、現場で「知らないよ」と言われたら、こちらも「もうルールは守れません」という話になってしまう。

◇31【荒牧座長】

こうした悲鳴にも似た委員の声、意見が反映されるよう、是非(報告に)上げていただくよう、担当事務局に願います。

(2) 取組状況報告

<加工食品・農産物>

④加工食品：ガイドラインの浸透(説明：佐賀運輸支局)

⑤農産物：輸送効率化の協議推進（説明：佐賀運輸支局）

⑤農産物：輸送効率化の協議推進について

◇32【荒牧座長】

報告いただいた、加工食品ガイドラインについて何かあればお願いしたい。

また、農産物輸送効率化の協議も行われていて、詳細に報告していただいた。こういう取組みが行われていることがすごくいいなと思いながら聞かせてもらった。トラック協会の食料品部会長として出席された田中委員様より、感想や意見等をお話しいただけないか。

◇33【田中委員】

報告にもあったように、米麦大豆等は硬くて腐れにくいものであるのですが、時間がたつと腐れたり枯れたりする「青果物」をどのように運ぶかがメインの課題。各県のトラック協会、九州地区や全日本トラック協会にも食料品部会があるが、課題として上がるのはほとんどが青果物の話。

我々は送る側となるが、着側となる市場の近代化を急いでもらわないといけないという意見が多い。私も以前市場を見に行っていたことがあるが、狭くて佐賀から運んだ玉ねぎなどが、屋根の下ではなく青空の下に放置されていた。あれからどれくらい状況が変わったかは分からないが、東京の大きな市場のような近代化が必要。持って行く側よりも、着側の問題が心配。冷蔵倉庫などの整備ができれば持って行きやすくなると思う。

先日の懇談会では、青果物の取扱いが多い前田運送の方が詳しく、元々は運転手だったこともあり関西地区などの現場の状況をよくご存じの方であったので、色々な細かいことまでお話しいただき非常に良かった。

弊社での青果物の取扱いは玉ねぎの貨物列車輸送で、自社トラックで直接現場まで運ぶことはない。東京の駅に列車が到着したらその玉ねぎは東京の運送会社に運んでもらう。佐賀の運賃と東京の運賃は大分異なるうえ、例えば、貨物列車が22時ごろ到着したら向こうのトラックは夜中に運ぶことになるので、労働環境の問題も出てくる。そういうところを着通運事業者は嫌い、金額を上げないと仕事をやりたがらない。

部会にも「よくやっぴらっしゃるな」と逆に思うくらいの運送会社はあるが、先ほど馬渡会長も言われたように、やはり送る側と受け取る側の連携をもっと上手くしなければ青果物輸送は難しい。是非現場の状況を一度視察していただいて、「こんなに苦労されているのだな」と感じてもらうと良いのではないかなと思う。

◇34【荒牧座長】

J Aの農産物を運ぶうえでの課題としてコンテナ・パレットの話も出ていたが、懇談会での対話が進んで行くと、もう少しお互いの理解も深まるかなと思って聞かせていただ

いた。農産物懇談会の設置は、一つの大きな成果として確認していいのではないかと思う。

◇35【馬渡委員】

佐賀から「出す」部分については、JAさが様との懇談会をもっていただいて、田中部会長含めて話していただく。「着荷主（青果市場の担当者）」の問題は、今、東京のパレット推進協議会に、スーパーの団体の方やレンタルパレット事業者、東京青果（九州で言うと大同青果のような所）等に入っただいてお話をさせていただいている。改善は遅々として進まないが、説明資料に「青果市場の荷卸し担当者も人手不足」とあるように、実際のところ担当者はいらっしやらないので、仕方なく（運転手が）荷を卸している。

また、せっかくパレットに積んで行っても「ウチの市場のパレットやタダのパレットに載せ替えてくれ」と言われるといった不合理なことも生じている。こうした問題については、ここ3～4年、宮崎県トラック協会長と2人で話をしているが時間がかかっている。

ただ、「仲卸やスーパーが協力してくれなければ、結局はパレットが無くなってしまう」と東京青果がおっしゃるのも理解できる。例として、スーパーでパレットが積んだまま売台替わりにされているのがよく見られるが、パレットを産地側が負担されており、それを勝手に「タダだから使うよ」とされてしまっている。これがレンタルパレットであれば2～3ヶ月返さないと大変な額になるところ。この商習慣を変えてもらう必要がある。

東京大田市場に着いた時に変更料を払えば、レンタルパレットの名義変更ができる。本日は農水省のご担当者様がいらっしやっているが、こうした形を取り、レンタルパレットで運んで行って帰ってくる、静脈物流まで含め何とかしようということで、国の方で鋭意取り組んでいただいているので、どこかに着地点があるかと思っている。

青果市場の一番の問題点は、市場開設者である東京都や横浜市など、自分たちは「市場を開設しているだけで関係ない」と言う方たちであること。青果市場の皆様も「東京都を説得するのが難しい」とおっしゃっていて、港の問題で東京都港湾局の説得に膨大な時間がかかっているのとまったく同じような状況だが、それでもやっと動き出している。

農産物に関しては「必要なものだから運びましょう」という関係者の（共通した）考えがあり、一番燃費のいい高速道路を走ってストックポイントに卸せないかな、という話を全農含めてされているので、その中にいろいろ盛り込んでいただくと、少しずつ改善が進むのかなという気はしている。

2. 周知事項

- (1) 九州における物流効率化の取組について（説明：九州農政局）
- (2) トラック運送事業に係る各種施策・周知事項等（説明：九州運輸局）

◇36【荒牧座長】

今の説明の中で特に注目すべき点があれば、小野先生のコメントをお願いしたい。

◇37【小野委員】

農産物の関係では、特に北九州の方で提案されているようだが、ストックポイントの設置も一つの対策。関東・関西の市場で出来ないことでも出来ることがある。例えば、現状では長距離輸送して大田に卸した後世田谷に卸し、そして浦和に卸す、といったように3～4カ所の卸しで回り半日以上、どうかすると1日近くかかっている。これが、ストックポイントを設けることで、相当な時間の節約ができる運行形態が取れるといったことがポイントとしてある。

発表された宮崎の事例は、確実にフェリーに乗ることが狙い。集荷時間が少し遅れフェリーに乗り遅れると陸道を走らないといけないところを、保冷輸送でD1（デイワン）「翌日配送」となるものの、これにより確実にフェリーに乗せ労働時間を短縮できた事例であり、地域でも出来る対策・改善策があることをお示しいただけた。これを発展させていただけたらと思う。

3. 今後の取組

- (1) スケジュール等（説明：佐賀運輸支局）
- (2) 全体意見交換

◇38【荒牧座長】

今のスケジュール提案等について、ご質問・ご意見があればお願いしたい。

農産物懇談会の報告は非常によくまとめられていた。実りの多い懇談会になっていたと思う。「標準的な運賃」の話や「燃料サーチャージ」に関しても、荷主側とトラック業界側、国交省の方々に同様の懇談の場を設け、こうした記録を残し皆さんに伝わるようにしていくことがとても有効なのではと思う。コロナが収まっていくことを想定し、農産物でおやりになったように、もっと地元での懇談の場で運賃や労基法改正など色々なことを相互に理解する場を広げていただければ良いと思う。

委員の皆様からいただいた意見を参考にして、是非取組を進めていただきたい。

◇39【馬渡委員】

先ほど申し上げたとおりあと2年しかない。本来なら5年の間に荷主・荷主団体のご協力も得て、「標準的な運賃」や昨今の燃料高騰に対しても対応可能なスケジュールリングだったと思うが、3年間思うように出来ないまま過ぎている。

スケジュール案では、農産物懇談会について年に1～2回とあるが、出来ればもう少し

密に行わせていただけたらと思う。中央の方でも色々な補助金のこと含めご意見を出していただいている状況であるので、団体同士で会うのが年に1～2回、それから現場で懇談会を進めていくのはもう少し密に進めていければ嬉しい。

また、佐賀県は産業数が多いという訳ではないので、JA含め、自動車関連の工場であるとか、いくつかの割合大きな産業の団体・企業の方とこうした同様の話（をする機会）が頻繁にできれば、2年間という時間を有効に使えると思うので、その辺りも是非よろしく検討願いたい。

◇40【三根委員】

運輸支局の考え方の案については、先ほど事務局の方から申し上げたが、「標準的な運賃」の推進や労基法改正の周知に関して、荷主、事業者団体の皆様に対し相互に理解を深めていただくという意味合いで、これまでどおり様々な場面で取組の呼びかけを継続させていただきたい。

また、佐賀県ではなんといっても農産物はメインであるということで、昨年度より検討輸送品目として取り上げることとなり、ようやく1回目の農産物懇談会を立ち上げた。次年度は案の中では1～2回開催としているが、先ほどご要望がありましたとおり頻度を上げて、もう少し平場の話でも良いので結果を求めていきたい。農協様で結果が出れば、県内の輸送に大きな影響を与えるのではないかと考えている。

いろいろな会議の中で、着荷主の問題やパレットの問題等、大きな問題が議論されているが、佐賀県内の我々で着手できる問題から取り組み、運賃やサーチャージ、輸送効率の話も含め、是非平場で話を進めさせていただければと思っている。引き続きよろしく願いたい。

◇41【小野委員】

本日も参加させていただき、地域の中でもとても重要な産業として農産物の出荷を担っているのがトラック業界であるということを考えれば、その健全な成長がなければ県全体としての地盤沈下につながってしまうと思うので、ぜひともこういった会合を一つの起爆剤にして、具体的な対策の実行までを行っていただきたい。

◇42【荒牧座長】

円滑な議事の進行にご協力いただき、また、多くのご意見等をいただいた委員の皆様にご感謝申し上げます。私たちは応援団であり、本当に良い業界を作ってくれば、皆様が安心して生活を送っていただけたらと思う。引き続き皆様方のご協力をよろしく願いたい。

閉会挨拶 佐賀労働局長（加藤博之）

以上