

第15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：令和5年3月14日（火）10:00～12:35

場所：公益社団法人熊本トラック協会・3階会議室

【議事概要】

【事務局・九州運輸局熊本運輸支局 本田平】

- ・開会の言葉
- ・配布資料等の確認

【九州運輸局自動車交通部長 三根徹】

- ・開会挨拶

【熊本学園大学名誉教授（協議会座長）：坂本正】

- ・挨拶
- ・議事進行

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

皆様おはようございます。

今ご説明がございましたように、内容は三根交通部長が言われたとおり、2024年まであと一年ということで、大変厳しい状況になっております。

いってみれば今日お集りの皆様方だけではなくて、国民みんなにとって厳しい経済状況のなかで、物流の動脈がどうなるかという大変生活にかかわる問題でもございます。これは静かなる問題ということで、大きく注目を浴びて、議論をされる問題ではないだけに関係者にとっては大変重要なまた厳しい問題だろうと思います。この間、開催はできておりませんが、いろいろな検討、事務作業は進めてまいっております。そういうことを含めまして今日は盛りだくさんの資料、報告、協議というものが用意されております。皆様のご協力のほどよろしくお願いいたします。

それでは議事進行させていただきます。

まず、報告事項1. 各行政機関からの説示について、(1)トラック運送事業に係る各種施策について、九州運輸局よりご説明をお願いいたします。

○議題1 (1) トラック運送事業に係る各種施策について

【事務局：九州運輸局自動車交通部貨物課 宗像将徳】

- ・議題1 (1) について、資料1に基づき説明。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

ありがとうございました。

最後の資料でございますけれども、ホワイト物流の問題、荷主の方においでですが、荷主対策、それから消費者の意識改革、最後に中間報告が出ておりますけれども持続可能な物流の実現に向けた検討会、実に九州では19%の輸送能力が減るという深刻な問題が出ております。大変大きな課題定義がなされております。

資料の確認など事実確認で、何かご質問がございましたらお願いしたいと思いますが、何かございますか。(意見なし)

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

次の議題に入りたいと思います。

それでは、次に議題1 (2) 長時間に荷待ち、改善基準の改正について、熊本労働局よりご説明をお願いいたします。

○議題1 (2) 長時間の荷待ち、改善基準の改正について

【事務局：熊本労働局労働基準部監督課吉津尚治】

- ・議題1 (2) について、資料2に基づき説明。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

ありがとうございました。

改善基準の告示が改正される。大変厳しい労働環境の中でトラックの運転手の抱える長時間労働、それから過労死の問題、そういうものが大きな課題になりますし、それに向けて荷主の方とのご協力で荷

待ちの時間を解消する。それに向かうことによって荷主の場合にも運転手不足を解消する。これは社会インフラとしての物流を支えるという意味では大変重要なことでございますし、運転中に事故が起きるということになりますと、これは大変大きな社会問題となる。そこに向かっての改善基準の告示、これは周知されている話だと思いますが、今ここで改めて確認等ありましたらお受けいたしたい。これは周知徹底した後で取り組んでいくことになると思いますので、皆様方のご協力をお願いしたい。

それでは、次に議題1(3)九州における物流効率化の取組みについて、九州農政局よりご説明をお願いいたします。

○議題1(3)九州における物流効率化の取組みについて

【事務局：九州農政局経営事業支援部食品企業課 田上照之】

・議題1(3)について、資料3に基づき説明。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

どうもありがとうございました。

今までパレットであるとか、モーダルシフトについての実証がされて参りましたが、一つの大きな課題は、共同運送・配送ということを考えて、どこかに拠点を作るということ、ストックポイントの設置を北九州のところでモーダルミックスを進めていくということ、あるいは九州の物流効率化に向けては4日目販売、今まで試みてこられたものをかなり整理をして進めていく、かなり具体的な話でございます。特に熊本の場合は農産物の物流、青果が非常に大きいものでございますので、卸売市場内部での物流機能の強化、これは立ち入った新しい試みだというふうに思います。どうしてもこういう物流は、今までの慣行の中でそれが積みあがってきて、組織化をして市場が出来ているという状況の中で、それを新たに作り直していくことにつきましては、かなり大きな観点から政策的に作り直していかないと、現場の積み重ねだけでは体系化というか、卸売市場の物流機能も大変難しいだろうなという感じでございます。今日具体的に説明がございました、この点につきましては、今までもパレットの大きさの問題であるとか、トラックとのパレットの大きさの問題であるとか、現実に積み降ろしの時に効率的になっているかなどすでに指摘がされております。

この問題につきましても何か確認等ございましたらお受けいたしますが。

【九州運輸局 局長：吉永隆博（代理：自動車交通部長 三根徹）(52：47～)】

九州運輸局長代理でございます。農政局の資料のなかで2点ほどお尋ねでございます。まず、3ページのストックポイントの設置に関してでございます。当県熊本の場合、運送事業者の皆さんのお話もちろんお聞きする必要があるかと思っておりますけれども、なかなかモーダルシフトですとかフェリー、RO RO船、これが大分ですとか、宮崎ですとか、門司ですとかそういったところからフェリーの路線が出ておりますので、さらに船に関しては、中小事業者さんの場合はなかなか予約枠が確保出来ないというようなお話を伺っているところで、なかなか活用しにくいというお話を伺っているところです。

さらに、もちろん私もモーダルシフトを推進する立場でありますけれども、JR貨物に関してもレールの都合で、なかなか災害が発生したりとか頻発する時期などもございまして、なかなか敬遠される事業者さんも多いというふうにお聞きしているところでございます。

先ほどの3ページのストックポイントの話なんですけれども、九州管内ではストックポイントは北九州に設置しているという話をお聞きいたしました。

先ほどのモーダルシフトがなかなか使いにくいことをもし前提としたときに、陸路を選択しようとしたときに九州外における、例えば中国地方であったりとか、中部地方、関西圏における農政局さんの九州事務所管轄内のストックポイントというのが例えばいずれかの地域にあって、これが九州の農産物のストックポイントとして活用可能なものなのかどうかということをお聞かせ願えればというのがまず一点。

それから10ページの補助の関係、パレタイザーが非常に有効な装置であるということは皆様ご存じのとおりでございますが、これは最終的な補助対象が卸売市場関係団体ですとか食品流通事業団体とかということになっております。

私は以前、経験としてパレタイザーもいろんな機種がございまして、機種とか規格が確かあったように思うんですけれども、実際に今11パレット推奨が行われているなかで、選果場等に導入されているパレタイザーの規格が11パレットに合わないというようなこともあって、結果パレット輸送するにあたって手積みでパレットの積み替えをやらないといけないというようなことも目にしたこともございました。

導入するにあたって、要は何を言いたいかという、運送事業者さんと卸売市場関係団体とか食品流通事業団体さんとかそういったところとの連携が図られると効率的な輸送の推進が図られるのではないかなという期待がございまして、何かそういうふうな手立てが考えられると大変ありがたい。これはお願いのようなお話です。以上でございます。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】(57：42～)

質問とお願いということがございました。これは今の物流の定期的の問題に関わることなので今お答えできる範囲でお答えいただければと思います。

【九州農政局食品企業課 課長：松尾佳典（代理：食品企業課長補佐 田上照之）(57：53～)

お話がありました「ストックポイント設置による北九州モーダルミックス構想」に関しまして、九州外にストックポイントがあるのかと、それは利用できるのかといったところがキーポイントだと思います。現在ストックポイントを作っている農林水産省予算につきましては、非常に予算がひっ迫しておりますが、ストックポイントとして、モデル的なやつを作ろうということで予算が下りてきたところがございますので、他の地区につきましてはまだストックポイントがありません。九州外のストックポイントが使えるかといった部分に関しては現状はないということでございます。

それから「生鮮食料品等サプライチェーン緊急強化対策」に関しまして事業の流れのなかで、卸売市場関係団体、及び食品流通事業団体といった部分で、運送事業者とまとまればいいのができるんじゃないかといったこととございますけれども、こちらに関しましては食品流通事業団体というのが協議会を作っていただいて事業実施主体となっていていただきますが、協議会のなかで運送事業者も入っている場合は利用できるような形になりますので、パレタイザーやクランプフォークリフト、そういったものも導入できるような形になるということです。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】(1h 01：02～)

ここでもずっと議論ができていた例えばエレベーターのような形の集配というか集荷ができるようなものというのは議論があつたんですけども、荷物を長距離で運んでくるときに北九州だとか大阪だとか名古屋とか東京に行くまでにどこか中継点があつて、そこで共同運送、共同輸送ができれば、帰りには片荷で東京まで行って荷物がないときにどうするかというそういう問題を解消するという、その辺の方向性が全体として今日のお話を伺っている範囲で出てきていないので、結局片方で運んでいくところの流通のところの問題がやっと緒についたかなと。2024年問題は、まだ難しいなという感じがございます。

先ほど三根部長が言われていた、モーダルシフトのときの空、船についてもJRの路線についても予約枠が取れないという結局ここは荷待ちになってしまうので、その問題がございまして。

それからパレタイザーのところの話もございましたけれども、現実に市場のところの規格と流通できているところの規格が適合していなければまたそこで積み替えが起こってしまうということがあるので、形のうえでは流通が行くようになるんですけども、各々の卸売市場との規格の適合性の統一性がないとこれは運輸局と農政局のほうの調整が必要かと思うのですが、その辺の課題について付加してご説明いただければと思います。

【九州農政局食品企業課 課長：松尾佳典（代理：食品企業課長補佐 田上照之）(1h 02：50～)

T11パレットに関しましては、中央で青果物の協議会のなかでそれは国土交通省さんも入っておりますので、意思疎通はできていると考えております。

先ほどJR貨物の話があつて輸送するとき線路の被害だったりとかそういったところに関しては、九州から青果物を運ぶのは10月以降それから暖くなるまでの6月ぐらいが、九州から出す部分に関してはピークだと思います。

その際にJR貨物としては、6、7月ぐらいから水害だったりとかが起こりますけれども、止まるというのが6、7月から10月ぐらいまでが非常に頻度が高くて、九州から青果物を出荷する時期については少ないですよといった説明はあっております。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】(1h 04：23～)

船のほうの予約枠の話は。

【九州農政局食品企業課 課長：松尾佳典（代理：食品企業課長補佐 田上照之）（1h 04：26～）
予約枠については承知しておりません。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】（1h 04：31～）

三根さん、部長のほうでは、そのあたりの今までの経験とか議論の集約で対応策とかご検討されているんですか。

【九州運輸局 局長：吉永隆博（代理：自動車交通部長 三根徹）（1h 04：41～）

私どもは広告のほうで、昨年、海運会社と九州内のトラック会社さんをマッチングするイベントをさせていただいております。

九州運輸局の資料の21ページの2なんですけど、なかなか予約枠を通常フェリーとかROROを使われる会社さんがある程度の荷物量を予測して乗船枠を確保していらっしゃる。そういうなかで例えばスポットで中小の事業者さんが使いたいという時にその予約枠が見られるというお話、情報というところなわけですが、じゃ直前に空きが出たので乗ってもいいですよと言われても、それでは中小の事業者さんは使えないということで、やむなく陸路を選択されている。今そういう状況のところですが、この資料の21ページのほうで、九州内のRORO船とかフェリー会社さんは、フェリーを結構リプレースされていて、乗船枠が増えている状況がございました。新船になったものですから枠が広がっているもので、そういった状況もあって、船会社のほうも枠を埋めたいという話もありまして、我々もモダシフトの推進をやりたいということがございまして、九州内のすべてのフェリー会社、長距離フェリー会社、それからRORO船会社の皆さんに全社に集まっていただいて、福岡のほうに、九州内のトラック協会を通じて会社さんのほうに呼びかけをして、いわゆるマッチングのセミナーを開催させていただきます。

興味ある会社の方にはおいでいただいて、当日九州管内からトラック事業者の皆さんが36社おいでいただいた。

フェリー会社、RORO船会社11社から簡単なサービス説明をしていただいて、その後、個別の商談会に入っていた。

これはちょっと結果が見えていない状況です。

業界のほうから要望があれば、次年度も進めて参りたいということです。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】（1h 08：03～）

どうもありがとうございました。大枠のところの枠組みは大手の規模のところでは定期的に枠を取っていくのはできるんです。今お話がありましたようにスポットであるとか空いた時にどうするかというのは今日ご説明あったマッチングの中身を推進していくのが非常に重要だというふうに思いますので、大変ありがとうございました。

要望があればまた続けていくということのようでございますので、ご検討いただければと思います。次の議題に入りたいと思います。

それでは、報告事項2.公正取引委員会の取組みについて、公正取引委員会九州事務所よりご説明をお願いいたします。

○議題2 公正取引委員会の取組みについて

【事務局：公正取引委員会事務総局九州事務所 伊藤雅弘】

- ・議題2について、資料4に基づき説明。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】（1h 26：10～）

30分バージョンのものを非常に短く説明していただいたので、大変ご苦労さまでございました。

公正取引委員会、通常出てくるときは、銀行が合併するときに厳しかったのが少し緩和されていくとか、実情に合わせてというようなことがニュースになるんですが、具体的にはトラック輸送とかその辺に関わって公取がどうという話はあまり出てきたことがないので馴染みにくいんですがございますけれども、今日ありましたように、パートナーシップによる価値創造のための価格の転嫁、円滑化ということで、適正にエネルギー価格等、あるいは費用が上がった場合は、そのコストを取引価格に反映していく、それを買い叩きとか、今までの慣例を無視するとか、そういうことはしないように監視していくシステムを今作っているという話でございまして、それを交渉の場で進めていく場合も非常に重要なシステム

になります。

それは今まで以上に明確な方針を出しているということでございますので、3月1日に出たというアクションプラン等もかなり実践的具体的な話になります。

こういう機会ですから、こういうものは該当するのかどうか、もし何か今、ちょっと聞いておきたいなということがございましたらお受けいたします。いかがでしょうか。

はい、どうぞ。じゃ、マイクをお願いします。

【(株)鶴屋百貨店商品管理部 部長：水田竜一】(1h 27:50~)

いつも大変お世話になっております。鶴屋百貨店の商品管理部、水田と申します。よろしくお願いたします。

皆様には日頃から販売も含めましてお世話になっております。ここで改めてお礼申し上げます。

今、公正取引委員会の伊藤様のほうからご説明がありました下請法の強化ということで、消費税の引上げの際には、新製品の消費税の担当もしておったのもあって、あの時期はいわゆる特措法がございましたね。

今回はいわゆるアクションプランという形で、このような形での値上げというか、価格交渉の場には公取も入って何か具体的におやりになることがそのアクションプランに入っていると考えてよろしいでしょうか。

【公正取引委員会事務総局九州事務所 所長：垣内晋治（代理：総務課長 伊藤雅弘）(1h 28:41~)

それは個別の価格交渉ということでしょうか。

なかなかそれは現実のWin-Winな取引のなかで個別の取引に行政が介入することが難しいんで、独禁法なり下請法のガイドラインというような形、もしくはQ&Aという形で、こういうことは入口として価格転嫁のなかでは買ったときに該当する恐れがありますよというのをオープンにしていこうことによって、そういったものをベースに価格交渉をまずやってくださいということが取り組みの一つです。

なかなか個別の交渉に、もともと公取の組織というのがいわゆる競争政策官庁でもありますので、自由取引のなかでも取り組みとかは優越的地位の濫用とか下請法のような、そういう地位を利用した買い叩きというのは規制するということなので、個別に入っていくというよりは、とにかく考え方を示してそういう交渉の場に乗っていただいて、そういった形で対応していく。

その中でやはりなかなか結果が出てこない、こういったところがおかしいんじゃないかというものに対しては、個別に立入検査もそうですし、いろんな方法で情報を寄せられたものを個別に対応していくということになるかと思えます。

【(株)鶴屋百貨店商品管理部 部長：水田竜一】(1h 29:48~)

最初の国土交通省さまのご説明でも荷主対策の深度化というようなご説明がありましたが、それが基本ということか。

【公正取引委員会事務総局九州事務所 所長：垣内晋治（代理：総務課長 伊藤雅弘）(1h 29:53~)

そうです。各事業官庁さんのほうでまずいろいろな考え方を示していく。

公正取引委員会は公正取引委員会で、こういうことが問題になる、いわゆる価格転嫁についてはこういうことをやったらダメなんだということも明らかにしていこうことによって、まず未然に防止していく。

でもなかなかそれが結果につながらない場合は、きちっとフォローアップしながら対応はしていくということです。

【(株)鶴屋百貨店商品管理部 部長：水田竜一】(1h 30:20~)

そうならないようにどういうふうに取り先に説明していくのか、考えていかないといけない。ありがとうございました。

【熊本交通運輸(株) 取締役会長：住永金司】(1h 30:37~)

熊本交通運輸の住永でございます。

ドライバー不足、大変なことになっています。このドライバー不足の、こうなった原因のうち、少しはトラック協会にあるんです。

国交省の審議官室に審議官等と早々急々にこの中型免許ができたとき、普通車免許で8トンまで乗れ

たんです。

それを普通免許での事故が多いと、トラックの事故が多いということでトラック協会のほうに投げたら5トンまでしかダメですよと、4トンの免許で、普通免許で総重量8トンであれば大型と同じ12メートル、幅2・5メートル、同じタイヤが4個少ないのに乗れると。

ですから重量じゃなく大きさの規制を含め、メートルが6メートル未満しか普通車は乗れませんよということにすれば免許は18歳で取れると。

しかし、もう18歳で取れるのは5トン未満ということになってしまったと。であれば見てみらんですかと、セブンイレブンと書いてある配送車、あれは大型免許を持っていないと乗れないんですよ。

大学を出て21歳になってからしか取れないとなると、大学を出てセブンイレブンに配達しますかという話を喧々諤々とやりました。

そして2回、3回と審議会に出たなかで、最後に審議官も心外だと、もうこれは全ト協にふったと。

こういうふうな全ト協がこれを持ってきたと。何だったら出して見せようかということで、あの時も失敗なんですよ。ですから、それから3年間を免許取れない期間が、3年間中型免許になるまで持って大分あるんですね。その間に免許が取れない期間がある。その間のドライバーはいないんです、中間のドライバーは。ですからこれはトラック協会の一存だと。

それから極端な話、この現国交省の小熊貨物課長とも話しをしたんですけれども、できたらトラックのこの業界にも外国人を入れさせてもらえませんかという話をした。

外国人ですかと思われる方もいるって、外国人ですよと、以前、外国人を入れられた時期があったと、うちも何年間か中国から入れたと、運転は日本人より上手だと。

ただ、恐れるのは日本は人が優先、中国はトラックが優先ということで人が優先だよと、これを教え込むのに何か月もかかったと。

今、中国も経済成長していますから中国人を呼ぶということはないし、来週からミャンマーから外国人を入れられますから、整備工場にはミャンマーから、4月からミャンマーから入ってきます。

そういう形で、ドライバーにも外国人を入れないともうドライバーはいないんですよ、現実です。

これはトラック協会の責任もあります。

ですから外国人、それともう一つは極論ですけれども、運輸局の方と相談したいんですけれども、ドライバーのパートももう認めてもらうという、パート、人材派遣、認めてもらうとなりますと労働時間が減ってトラックが遊ぶ時間、その分控えにパートもしくは人材派遣のドライバーで乗せるとトラックが24時間365日動くんですよ。

そうするとドライバーの不足などもなんとかカバーできると。

ですから、トラックのドライバーというのは正社員でないとダメだ、社会保険は全部、さっきの資料にもありましたように正社員を入れないとだめ、社会保険を全部利用しなさいという縛りがあります。

しかし、これはちゃんと教育をして、ドライバーも正社員と同じ教育を2週間、3週間して、人材派遣でもパートでも入れられたら、次は規制にはこれだけの教育をしなさいという縛りを入れてもらっても結構です。

そうするとトラックが24時間動くんです。

そこまで、あまり極論ですからすぐはすぐとはいけませんので検討していただきたいというお願いです。それから。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】(1h 35:51~)

よろしいですか。一応要望はそういうことで。トラックというか運転手が全部不足のところは全部業界に共通している話だと思います。中央でも大変ご尽力されている話で。じゃ一応この話は。

次の協議事項に入ります。議題3.(1)これまでの取組状況報告について、事務局よりご説明をお願いいたします。

○議題3(1)これまでの取組状況報告について

【事務局：九州運輸局熊本運輸支局 田村正宜】

- ・議題3(1)について、資料5に基づき説明。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】(1h 46:02~)

ありがとうございました。

詳細いろいろとご質問があるかと思いますが、関連がありますので、次の議題3.(2)本年度の実証実験報告について、実証実験業務委託先である(株)N×総合研究所よりご説明をお願いいたします。

○議題3(2)本年度の実証実験報告について

【事務局：(株)N×総合研究所 金澤匡晃】

・議題3(2)について、資料6に基づき説明。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】(1h 54:45~)

ありがとうございました。

具体的な取り組みとして成果とまとめがございませう。バラ積みとパレット積みの場合とのなかで今お話ございましたように、11にまいりますとドライバーの作業は減りますが、その分着側の作業が増えらう。このあたりも商慣習のところは改善していくということになりますし、ただその着側の市場は産地を守るためにそのコストというか改善をどうするかという課題にならうかと思ひます。また長期的な輸送が、どうしても帰り荷の問題がありますので、その採算を担うためにはやはりチャージといひませうか、コストが上がった分が適正な運賃ということがないら構造的には改善できないのかなという話もございました。多くの課題といひませうか成果が出た話で、前向きな課題も含めて出ておりました。

一括して何か確認等ございましたらお願いをしたいと思ひます。

【(公社)熊本県トラック協会 会長：住永豊武】(1h 56:00~)

トラック協会の住永でございます。時間も迫っているところで大変恐縮ですけれども、トラック業界の立場で若干お話をさせていただきたいというふうに思ひます。

日ごろからこの物流クライシスというやうな言葉が叫ばれるようになって久しいんですけれども、この間国土交通省をはじめ、政府のほうではいろいろな取り組みを展開していただいております。

一番最近のでは先ほどからもお話がありますように物流のパートナーシップ制度、そういったものも展開していただいているんですけれども、最終的には国土交通省、厚生労働省、あるいは通商産業省、金融庁、あるいは農水省、そういった各省が連携されてその最後の仕上げにこの公正取引委員会がこの買ったときに対する措置をやっていただくという、こういう取り組みをやっていただいたのは私どもの業界でかつて経験がありません。

それぐらい今物流業者に対する措置を真剣に取り組んでいただいているということについてはこの場を借りまして感謝を申し上げ、御礼を申し上げたいというふうに思ひます。

それで今日いろいろな話をさせていただきました。やっぱりこの物流クライシス、これを何とかするために今日諸々の発言、話がありましたけれども全て物流クライシスの防止、そこに集約される問題だと思ひます。

標準運賃の問題、これも当然問題でありますし、それからパレット化の問題、あるいは荷待ち時間解消の問題、さらにはその中継輸送の問題、フェリー利用の問題、いろいろありますけれどもこういったものも全てやっぱり物流の危機を乗り越えるためにやっていかなければならない。

この問題はひとえに運送業者の問題ではないんですね。そこはご認識をいただきたいと思ひます。社会全体が負担しなくてはならない、そういう問題であるということをご理解いただきたいと思ひます。

運送業者がどれだけジタバタしても解決できる問題ではありません。この人手の問題、運転手が足りなくてももうどうしようもなくなっているんですが、これも基本的には少子高齢化、あるいは人口減少、この人口減少に伴って人手が足りなくなっている。これは運送事業者だけではありません。これは世の中の全産業で人手不足は顕在化している中でございまして、標準運賃等をいただいて、そしてドライバーの待遇改善が達成できたとしてもやっぱり人手は足りないんですね。これで解消する問題ではないんです。

そこで先ほど熊本交通運輸の会長から話がありましたけれども外国人労働者の活用の問題。こういったものもなかなか要請をしてきていますけれども遅々として進まないんですね。これは国土交通省、あるいは厚生労働省、それから法務省。現在法務省と厚生労働省等で検討委員会が進められておりますけれども、やっぱりこれもなんとか今回の見直しで実現させていただきたい。これをしないとどうしても足りないんです。そのことをなかなか、これは一番労働局長がいらっしゃるところで恐縮ですけれども、厚生労働省が一番何か難しいんじゃないですかね。何かそんな感じを私は受けておりますけれども、これはいろいろな規則規定、法律、そういった問題を乗り越えたところでこういったことを解決しないと、この物流クライシスは止められないというふうにご認識をいただきたいというふうに思ひます。

いろいろお話がありました。中継輸送、あるいはその物流拠点を作るというやうなお話もありましたけれども、いろいろお話の中で共通して欠落しているのはコストの増加です。これは物流拠点を作っても何回も何回も積んだり下ろしたりしていかなきゃいかん問題が生じてきますから、必ずコストが上が

るんです。関東まで持って行ってそこから間配りするとしても、これも膨大なコストが上がるんです。そういったところが話の中でほとんど欠落しています。ここを解消しないと、簡単に中継輸送とか間配り輸送をするとかいうようなことをやっても、これは運送業者はできません。運送業者もそんなことは当然できることなら先にやっているんですよ。だけでもやっぱりコスト負担があるから、取り組みがそういったことが進んでいかないということですので、そこも考えていただきたいと思いはします。

それから4日目売りというふうな話もありましたけれども、4日目売りはゆっくり時間を、例えばその改善基準告示を守れる、あるいは労働時間はかえて守れなくなるんじゃないかと思えますけれども、そういったことで緩めていくことによってドライバーの負担が軽くなるかといったらこれは間違いで、やっぱりドライバーの負担はかえて負担が強くなって、なおかつ東京まで青果物を積んで6回行ってたのが、今は4回ちょっとしか行けないんです。これは改善基準告示、その他労働の時間規制があるからそれしかできなくなってしまっている。そうすると50万円の長距離運転手に給料を払おうとしたら6回行くときは83,000円くらいだったんですよ。これが4回になると125,000円、30%上がるんです。だから運転手の給料が下がっているじゃないかというようにことをご指摘があることがありますけれども、これは当然下がりますよ。それが下がってくればそれをやりたいという運転手さんはいなくなる。ますます人は足りなくなる。そういったのが現実でありまして、フェリーボートに乗るのも、乗りたいんだけどやっぱり大変な負担増になる。これもどこかでそれが補完できるんだったら乗りたいですよ。予約の問題等もありますけれども、それは二の次の問題だと私は思います。それだけコストが負担できるんだったらもっと利用者が多くなりますから。もっとフェリーボート自体も運行回数を増やすとかそういったことをできるんじゃないかならうかと思えますけれども、全てこの物流の改善をしていくにあたっては、必ず結局その負担が強まるということですよ。

パレット化も大変結構なことですよ。これもぜひ進めていただきたいけれどもパレット代の負担等についても、これも聞くところによるとこれも農水省のほうにだいたい相談したんだけどなかなか認めてもらえないところがあるみたいで、こんなことはやっぱりやってもらいたいですよ。

農産物をどうしますか本当に。やっぱり農産物は熊本県なんかは特に農産県ですから、これをなんとか届けなければいけない。そして東京の消費者、大都市の消費者は待ってらっしゃる。そこに届けるのが私達の使命ですけども、それがもう非常に危険な状態にきているということをもう少し深刻な受けとめをやっていただきたいというような思いがします。

予算は何かを削って持ってくればいいじゃないですか。もっと端的にいったらビニールハウスを作ったりなんかするのを、あるいは土地の整備をしたりするには予算はどんどんつくけれども、農家は使い切らずにいますよ。けども農家の負担を軽くしてやるんだったら、高速道路の料金ぐらゐてもらったほうがかえてわかりやすい。運賃も上げなくていいんです。

農家も今必死ですよ。私どもも農家にやっぱり運賃をあげてくださいと言いたいけれども、やっぱり農家も大変だからそんなに言えない。これは今日大野部長が出席されていますけれども、いつもはお互いに悩み、双方が悩んでいる問題でありまして。やっぱりそういったところに予算の使い方もインシヤルだけじゃなくてランニングにも補完していただくようなこともお考えいただきたいというふうな思いはします。そういったことがひいては農家を助けるんです。

農家も今本当に自給率が38%とかいっていますけれども、農家は高齢化が進んでいてもうあと、今66、7歳くらいでしょう、平均年齢がですね。もう5年もしたら70歳を超えますよ。自給率はどうなりますか。中央会の会長なんか話を聞いていますと、もう10年たったら10%になるぞというような話もされるくらい、それくらい厳しいんですよ。そういったことが世間にはあんまり知られていないです。どうしますか、この国を。

やっぱりそういった問題で運送業者の問題としてだけとらえるんじゃなくて、社会問題として皆さんにこういった問題をご認識いただいて、やっぱり標準的な、とりあえずは標準的な運賃をお願いしたいです。

これが一点とお願いがあるのは標準的な運賃が来年で切れるんですね。これは時限立法ですから。これはどうしても延長していただくと。これは業界としてもその要請を続けて、今お願いをしているところですよ。

それからもう一点は労働時間の問題、拘束時間の問題を飛躍的に解決する方法は、今高速道路の制限速度は80kmです。時速80km。これを100kmに伸ばしてくれということをお願いしております。これはこの警察庁の問題だと思いますけれども、これをするによって20%短縮できる。東京まで行くのに3時間半以上短縮できるんです。

これも交通安全の問題、これが第一ですけども、交通事故が飛躍的に減ってきています。今は自動車も良くなってきていますし、道路状況もよくなってきていますから、事故も本当に少なくなってきて

いるんで、安全面の解決は100%はできていないけれど相当進んできているので、この制限速度をどうかひとつ100kmまで伸ばしていただくように。

運送業界だけでいってもなかなか認めてもらえないですから、こういった協議会の中で取り上げていただくと非常にありがたいなというふうな思いがしているところがございます。

以上でございます。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】(2h 08:00～)

ありがとうございました。

この間の経緯ですと物流について大変大きな課題がございました。それ今ひとつひとつ当局というか政府関係、いろんな形で取り組んできて、大きな改善が進んできたというのが今日のいろんな意味の報告でございまして、また公取さんも入って、買ったときとかそういうことはしないと。今全面的な改善の方向に向かっているとはいえ、今住永会長のほうから一つ一つ物流の改善のなかの例えば、全部輸送、移転をする場合に全部コストが掛かってくるというそのコストの負担の部分が非常に大きいと。

実はこれはこの間協議会でもずっと議論してきた話でございまして、理論上は非常に円滑にいくんですけども、そこに全部コストが発生している。そのコスト計算が今、会長が言われるように本当に深刻な問題であると業界でも考えていると思いますが、なかなかそれが反映していない。できれば次回の協議会の時には、今日住永会長が言われたコスト負担の部分は改善できているのかできていないのか、今日出て来た総括的な改善案は、そういうトラック協会等が今回要請しているコスト負担の問題を改善しているのかどうかということについても一応ご提起いただければというふうに思います。

要請事項は要請事項として、もう既に出ている話だというふうに思いますので、改善に向かっているとはいえ、まだ課題が多いということで最後資料7、それからあと補足事項でございますので、次に議題4.(1)次年度の取組み(案)について、ご説明をお願いいたします。

○議題4(1)次年度の取組み(案)について

【事務局：九州運輸局熊本運輸支局 田村正宜】

・議題4(1)について、資料7に基づき説明。

○議題4(2)全体の意見交換

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】(2h 15:18～)

はい、ありがとうございました。

23年度の集中的ということになります、場合によってはまた引き続きというそういうこともございましたので、その際にはまたご協力とご負担をよろしくお願ひしたいという話になると思います。

それと、参考資料の取組み適正化に向けた資料、それはお手元に届いていますでしょうか。

それについても説明を聞いて経済産業とかをお願いします。

【事務局：九州運輸局自動車交通部貨物課 宗像将徳】

九州運輸局からですけども、今回、九州経済産業部さんは出席をされていません。

一応資料ということでお付けしておりますので、ご参考をお願いしたいと思います。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

ということでございますので、参考資料でございますので、関連しますので、ご確認というか一読いただければということでございます。

非常に包括的で時間をたくさん取りまして大変申し訳ございませんでしたが、この間の3年間空白でございました。久しぶりにお会いして多くの方、皆さんお元気で良かったというふうに思います。

同時にこの間空白ではなくて、2024年も問題でございますので、それに向けての取組みがちゃんと進んできて、課題も残ってきた。

最後、仕上げのようになりますけれども、トラック協会の会長のほうからもまだ課題が残っている。

これはコストの問題と適正な運賃化の問題と人手不足の解消、これについて本当に具体的にどう取り組んでいくのかというのは、この業界の問題だけでなく社会全体のインフラにかかわる問題で、物流の動脈です。庶民、国民にとっても生活の非常に重要な物流問題なんですけれども、なかなかこの課題は身近であるにもかかわらず浸透していない。消費者も意識を改善して、一日、二日で届くかどうかのこのうというのではなくて、やはりそのあたりのことも生活のあり方ですよ。今までの生活の見直して

いくことも必要な、そういう転機にきていると思います。そのあたりも必要があると思います。

皆さん方の最後いろいろご意見伺いたいと思ったのですが、もう時間も参りましたので、特別にご質問等なければ、これで終了させていただきたい。よろしいでしょうか。

あとは個別にご意見や意見交換していただいて、今日は各部署からの責任者もおいででございますので、ご意見いただければと思います。

じゃ一応これで私のほうは終わらせたいと思います。ありがとうございました。(～2h 18:10)

【熊本労働局 局長：新田峰雄】

・閉会挨拶

【事務局・九州運輸局熊本運輸支局 本田平】

・閉会の言葉

ここで全ての議事が終了し、会議は終了した。(～12:35)