

第4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  
議事概要

(平 28.9.20 佐賀第二合同庁舎)

1 【荒牧座長】

皆さんこんにちは。

それでは、議題に従って進めてまいります、その前に少し話をさせてください。

私は、本当は地震工学が専門です。しかしながら、九州ではあまり尊敬されないので防災工学という名前にして、もっぱら川のことをやっています。

先般、熊本で地震が起こったとき、当然の事ながら2回ほど現地へ行きましたが、我々がやっている土木工学の所謂道路が破壊された時の恐ろしさをまず感じました。その次に、トラックが止まることの恐ろしさ、荷物がほとんど届かないという事と、小型車でないと入れない所がいっぱいあることを聞き、この両方が駄目になると、いかに厳しいかということが分かりました。

この間、トヨタに勤めている息子が帰ってきたとき、交通遮断と地元の部品生産工場が止まってしまい、名古屋の工場まで全部止まったという話をしていました。ということは、一番大事な社会基盤であるトラック輸送・土木の道路系・下請けの部品生産であるとか、そういうところが止まってしまうと日本の国は一瞬で動きを止めてしまうということを感じました。

今日参加されている皆様方と、日常的に集まって話し合いをし、問題点がどこにあるのか、どこかにネットワークが切れる要素があるのか、というようなことを考えていければと思います。

先日、トラック協会さんとの話のなかで労働時間の問題などがネックになる可能性があると言われたので、そういうことも含めて皆さんと一緒に何か考えていければと思います。

それでは、議事に入ります。最初の議題は、トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取組みについて、事務局の方から説明をお願いします。

九州運輸局 佐賀運輸支局からの説明

議題1 トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取組みについて

資料1の内容

- ・ トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取組み
  - ・ トラック輸送における長時間労働の抑制及び生産性向上に向けた取組み
  - ・ トラック輸送状況の実態調査結果とパイロット事業の着眼点
  - ・ トラック運送業の適正運賃・料金検討会
  - ・ 下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議
- ほか

## 2【荒牧座長】

どうもありがとうございました。それでは今の説明に関してご質問、ご意見ありましたらお願いします。どなたからでも結構です、ありませんでしょうか。

小野先生、先程の内容について少し解説していただいでよろしいでしょうか。

## 3【小野委員】

流通経済大学の小野と申します。よろしくお願いたします。

この協議会は、通算で4回目の開催となりますが、開始から既に2年目に入っております。昨年はどちらかと言うと労働時間、拘束時間が話題の中心でしたが、今年は中央でも取引条件、生産性向上など根本的な問題、更にはトラック業界の悲願である、適正運賃や料金についても検討しようという動きがあり、多面的な検討が始まってきております。

そういうことで、データについても、様々なデータが今回も紹介されています。特に今年の全国の調査で、例えば資料10ページの左上をご覧くださいますと、トラック運送事業者の全国735社、これには中小もある程度入っておりますが、適正運賃や料金を収受しているか、という問いに対して25%、4社に1社が収受していると回答していますが、これはなかなか注目すべきところと思います。

今まで他のところで事業者ヒアリングした結果でも、適正運賃を収受しているとの回答や、或いは私自身がヒアリングした時にも、そのような回答をした事業者はほぼいませんでしたが、今回のアンケート結果で4社に1社が適正運賃を頂いているということになると、この内容は荷主側から見たり、又は細かいことを省略したままこれを報道やメディアで取り上げると、トラック運送業は大丈夫じゃないかという評価にも繋がっていくようなデータなので、これには少しびっくりしました。

いろいろアンケートを見ますと、適正運賃を取っているかどうかという、質問ですが、「そもそも適正運賃とはいったいなんなのか、その定義を知ってらっしゃいますか」ということが現実はない訳です。適正運賃とは、これは従来からの言葉なのですが、原価に適正利潤を乗せた運賃ということなので、簡単に言えば、ちゃんと利益を出して、納税も配当もして、更に事業に必要な資源を再投資できるような運賃ということなので、そこまでの定義を与えずに聞くと4社に1社が頂いているということなのでしょうから、そういう点から見ると、これは取扱いに注意するとともに、よく分析したほうが良いと思っております。

さらに同じページの右側に、一部でも収受できていない理由はというと、当然のように荷主が払ってないからという事が一番かと思いきや、元請が手数料を取り過ぎているという回答でした。これは業界内の話なのです。荷主から荷主の物流子会社へ、そして元請運送会社へ、更に下請け運送会社、孫請けへという取引段階が長い場合、そういった時に荷主が払っていないという回答よりも、同業者の「元請が取っている。」というところに一番の回答が集まってくる。これは荷主との運賃問題のいろんな交渉や検討以上に、業界内の

そういった多層構造があって良いのかどうか、それが本当に適正な条件なのか、或いは効率性を阻害していないのか、そういったことを議論していくようなことも必要ではいかかと、私は感じたところでございます。

まさに今回、労働時間や拘束時間といったことを基本的に見直しや改善をしていくのですが、この会議の名称に「取引環境」と付いていることから、そういったところにも今後は十分に焦点が当たっていきますので、とても楽しみになってきたという印象です。

#### 4【馬渡委員】

小野先生のお話を補足する形になりますが、7月13日にトラック運送業の適正運賃・料金検討会というのが中央で開催され、私も大阪の坂本会長さんと一緒に出させていただきました。

そこで話になったのは、今、小野先生がおっしゃったように、そもそも運賃ってなんだろうと、トラック運送事業者の認識は車上積みで車上降しです。トラックが着くと荷主さんがちゃんと荷台に載せてくれ、それを運賃で運んで、今度は届いた所の相手先の方が降ろしてくれるというのが「車上積み、車上降し」と言って、これで運賃を頂くという認識なのですが、荷主さん達の間では、要は過当競争が続いた揚句に、オールインねってというような話にいつの間にかなっています。

荷物を積みに行ったドライバーが自分でフォークリフトなどで荷積み作業をしていますが、フォークリフトとかの荷役機械が十分でないときは、それが空くまで「そこで待っていなさいね」という話になります。そして降ろす所に行って「自分たちで降ろしてね」と言われると、積むときと全く同じようなことがあったり、若しくは冷凍倉庫であれば、冷気が漏れないようブースに一台一台入れていかないといけないのですが、「空いてないから空くまで待っていなさい」と言われたりします。

ブースが空いても、冷凍車だと中の作業員の方が荷物を引いてくれることが多いのですが、乾燥のドライ車の場合は「フォークリフトが空くまで待て」とか、「早く着いた者から順番だよ」とか、そういう風な取引が多いため、“運賃とは何ぞや”ということをちゃんと決めましょう、そうした上で付帯作業料とか、高速代、また、荷待ちした時間分の荷待ち料金をちゃんと頂ければ、運転手にも十分報いてあげられるので、そうした部分をきちっと話しましょう、というお話をさせていただきました。

検討会の委員さんとして、国交省の方とか、厚労省の方とかいらっしゃいますが、我々の運送業とか、それから経団連の方々も「ちゃんと払っている」とか、「ちゃんと払っているけれど、今問題なのはトラックがないことの方がもっと問題だ」というような、何か元請と下請けの関係とか、そういうことも含めてきちっとそのへんの認識を決めてから、独禁法とかそういうことに抵触しないような方策をちゃんと考えましょう、という話に進みそうです。

我々としても、先程小野先生が言われた業界内での多層化構造も含めて、これも荷主さ

んの物流子会社が第1番目になる場合がありますから、必ずしも運送会社が元請になっているとは限っておらず、物流子会社と称する物流会社さんが荷主さんの立場で第1番目で、2番目から運送会社さんになることもありますので、今度のパイロット事業でもその多層化構造の部分というも同時にチェックをしていただき、その実態が分かるともっと明らかになるのかなという風に思った次第です。

中央労働協議会も9月7日にあったのですが、今後とも大阪の坂本さんと一緒に出席させていただくことになりましたので、中央で議論する分も含めて一緒に報告できるようなことがありましたら報告するようにしたいと思います。

5【荒牧座長】

今、報告されたようなことは結構すごいことなのですか。私たちから聞いていると当たり前過ぎという感じがしますが、そういう話ができることはすごく進歩したなって感じがするのですが。

6【馬渡委員】

私自身からすると、すごく進歩したなと感じます。

7【荒牧座長】

小野先生が先程言われた時も意外でしたが、そういう議論すら今まではなかったというのが考え難いが、やはりそれは進歩なのですね。

8【馬渡委員】

失われた10年か20年の間に、オールインワンの考え方の方が主流になってきました。

9【荒牧座長】

それは1回破壊されたのですか。

10【馬渡委員】

そう思います。

11【荒牧座長】

破壊されたのですか、元々ちょっと怪しげだったのですか。先程説明された資料の中に書面化が出来てないとあったが、そのレベルなのですか、運送業って。

12【馬渡委員】

はい。

13【荒牧座長】

考え難いですね、そういう前近代的というのは。先程言われたように、過当競争があって1回壊れたというのは土木でも同じことが起こっていますが、土木は公的なところが相手だから契約書くらいはあります。

14【馬渡委員】

契約する相手にもよりますが、長期かつ反復の契約であれば大体あると思います。どの業者さんでも、スポットで「明日何台入れてください」などというのは、契約書がないままファクスが契約書代わりですよということが多いです。

15【荒牧座長】

組合の方にお伺いしますが、その基本的な契約関係は、やはりまだ前近代的なのですか。

16【青柳委員】

前近代的だと思います。

17【荒牧座長】

まだ進化してないのですか。

18【青柳委員】

例えば路線運賃にしても、もう平成28年ですが、今でも平成2年くらいの運賃が適用されており、それこそ四半世紀前の運賃が未だに存在しているのが実態です。それからなかなか机上で言うように労働者の労働費が飛躍的に伸びているかということ、全く伸びていません。ピークと比べると、一時金が6割も減っています。

19【荒牧座長】

それは土木でも減っていますよ。国交省が出しているのを見ると、少なくとも鉄筋工さんは35,000円くらいで見積もっていたのが、いつの間にか15,000円になっているのですよ。市場調査をしたら安くなっているからという理由で、どんどん下げていく。こんなのあるかといって、鉄筋工さんが今居ないのです。

20【青柳委員】

今言われている適正運賃というのは人件費も業者間では大きな開きがあり、たとえば25,000円のところもあれば10,000円といったところもあります。なぜか、それは定昇もない、退職金もないところが多く存在しているのが業界の実態であり、くわえて荷主に従属的な産業であるからです。

したがって、我々が主張しているのは最低運賃というものを法律で定めてほしいというのが一番の願いです。お客様からすれば安い方が良いに決まっています。しかし、このままの長時間労働と低賃金の実態では若者はこの産業には入ってきません。やはり法律できちんと縛りをかけて頂きたい。

**21【荒牧座長】**

「質」という問題は、まだ出てこないのですか。

**22【青柳委員】**

やはり料金です。

**23【荒牧座長】**

トラック業者さんは、質の低下が起これり始めているとかいう、質の問題はまだ出てこないのですか。

**24【馬渡会長】**

特殊な輸送に関しては、その質を保てる会社さんが少ないので、多分需要と供給の関係から運賃が高止まりしていると思います。でも通常の輸送であれば大体みんな同じようなドライの車ですので、あとは値段の叩き合いになるようです。

**25【荒牧座長】**

いつも自分のことを言って申し訳ないが、土木の場合は安くすると明らかに品質が低下するのです。例えば公共事業の橋などに平気でヒビが入ったりします。だから、そのどちらから攻めるかと言うと、品質確保の方から労働条件を改善しようという方向に動く訳です。発注者側は、質の低下が起こってないのであれば、ずっと安売り合戦にいつてしまうという感じがします。

**26【青柳委員】**

例えば、県内にある自動車系の会社でも、トラックを倉庫代わりにしており、例えば雪などで遅延を発生させ、生産ラインをストップさせたら業者負担といったものもあります。

**27【荒牧座長】**

冷凍車に冷凍品が載っている間は良いという訳ですね。

**28【青柳委員】**

「それを含めて運賃・料金を支払っています」という考え方であり、結局、物を持ってい

る荷主が強い訳です。実態としては、リスクを抱えながら日々の輸送を行っているのが実態なのです。

## 29【鳥屋委員】

ロジコムの鳥屋と申します。

今、質のことを言われましたけれど、運賃がどうであれ、業者として残っていくためには他社との競争に勝っていかないといけないので、質の面に関してはどこの企業さんも努力されていると思います。ただ運送の付帯作業とか待ち時間とか、そういったものに関しては、元請であっても契約の中にきっちり謳われているかといえ、ほとんどのところがないのではないかと思います。

私どもの月極めでやっているところでは、この時間余った分については倉庫内を手伝ってくださいとか、8時間超えた分については「30分当たりいくらですよ」とか、月間の走行距離が5,000kmを超えた場合は車種によって「リッター当たりいくら請求しますよ」とかいう契約がありますが、そこまでで止まってしまっています。スポットで貰う時なんかは、その時にいちいち、仮に時間が何時間過ぎたからとか、待ち時間が2時間あったからとか、そういう風な料金を請求することは現状ではなかなか難しい状況にあります。我々の業界としても、改善すべきところは改善をしていかないと収益に反映しません。会社としては、賃金にその分加算してやらないといけないので、残業代は収益の中から払うことになり、その分会社の利益は減っていくのが現状だと思います。

最低料金というのは地域や各社によって違うと思いますので、そこを決めなさいということもなかなか難しいでしょうが、標準的なライン、目安というのは示してもらったほうが逆に良いのかなと思います。それは、二重三重と多重構造になっておりますので、新規で許可を取って1年くらいしか経たない業者さんは、30,000円ですよと言われて「はい」と言って受けざるを得ない現実があります。そんな人達はもっと勉強や努力をして知識を高めるべきですが、そうされない方も沢山いらっしゃるの、目安というのも必要かなと思います。

## 30【荒牧座長】

一つ質問ですが、資料6ページに運賃のことが記載されていますが、その1番については、所謂基準運賃を示すべきだということと、自由競争、すなわち頑張ったところが報われる制度のほうが良いという2つの意見に割れているそうですが、2番の運送以外の料金、例えば待機時間などについては運賃に含めず別のコストとして適切に反映してほしいということでトラック輸送業者さんの間で違和感はない、つまり「そこに意見の違いはありませんよ」という方向で動くのですか。この報告書を見ると、国土交通省としては、この委員会はそういう答申を出して、その方向に動いていくということで良いのですか。

**31【九州運輸局 家邊自動車交通部長】**

答申というか、最終的にどういう取りまとめになるのかということとはこれからなのですが、こちらで出させていただいているように実態を把握し、どういう風にすれば運賃なりコストというのが適正に収受できるかということを考えていきます、ということが決まっています。

**32【荒牧座長】**

これには荷主さん達とか荷物を送る側の方々も入っていますよね、そこら辺のところ都合意する場というのはいり得ますか。こういうアンケートの結果を活かして、荷主さんとの間でシステム化していくような場になり得ますか。

**33【九州運輸局 家邊自動車交通部長】**

システム化というか、この資料の4ページに検討会委員のリストがありますが、事業者さん側と荷主さん側にもご参加いただいております、この場において、どういう方法で適正運賃などを収受できるようにするかということ、皆さんで議論していただいております。

**34【荒牧座長】**

馬渡さん、この検討会には荷主さん達もオブザーバーで入っているのですよね。これは正式な委員と考えて良いのですか。

**35【馬渡委員】**

我々が聞いているのは、この委員会が事業者や荷主さんも含めて全員が委員ということになると、後でできる報告書自体の取り扱いに問題が出てくるかもしれないので、利害関係者の方はオブザーバーの立場にしているということでした。

**36【荒牧座長】**

そこで何か合意の方向性が出てくる可能性はあるのですか。

**37【馬渡委員】**

出てこなければいけない、という認識でやっています。

**38【荒牧座長】**

そうすると、これが国土交通省で作られたところを見ると、オブザーバーというのは、利害関係者ということで、ここでまとまったことは、大体その方向でいくと思ってよろしいのですか。



39【九州運輸局 家邊自動車交通部長】

はい、それで結構かと思えます。こちらの議論状況も、今後、この場でもご紹介していきたいと考えております。

40【荒牧座長】

先程言ったとおり、資料6ページのところで、1番は難しいと思う。トラック業界さん自身内で意見が割れているとなると、ちょっと大変でしょう。

41【鳥屋委員】

この契約の運賃以外の料金の収受に関しては、元請と荷主さん側との契約では、まず確実に契約書を交わすということは可能かなと思えます。元請から下請けに流したとき、そこをどう見ていくかというところが成されていないから、運賃にしても付帯料金にしても全然取れないという状況かなと思えます。できればそのへんの流れと言いますか、ある程度分かり易く示してもらえるような議論も、こっちのほうでやっていただきたいなと思えます。

42【荒牧座長】

ありがとうございました。それでは時間のこともありますので、次の議題に移らせていただきます。

議題2のパイロット事業についての説明を事務局からお願いします。

九州運輸局 佐賀運輸支局からの説明

議題2 佐賀県地方協議会におけるパイロット事業について

資料2 佐賀県におけるパイロット事業について

株式会社 運輸・物流研究室からの説明

資料 「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」におけるパイロット事業（実施計画書）について

43【荒牧座長】

どうもありがとうございました。ここで小野先生からアドバイスをお願いしてよろしいでしょうか。

44【小野委員】

今後、2年度以内にパイロット事業ということで具体的な地域の特性を持った形で、荷

主とトラック運送事業者を選びながら実施することになりました。

先程国土交通省の資料1の2ページ目でもありましたように、今年と来年の2回ある訳ですが、佐賀県でも今回の案件、そして静岡県では2つやっているの、1年目で50事例くらい集まります。来年の案件は当然内容が異なってくるため、2年間で100事例集まりますが、そのエッセンスを基に100事例のガイドブックを作るという形になります。

通常のコソナルですと、正に荷主と物流事業者が折角混成でやるのですからしっかり改善し、設備投資によって設備も変えてその定着を図り、コストダウン或いは労働時間削減など、そういったことを実現していくまでフォローするのが当然なのです。しかし、今回はあくまでパイロット事業ということなので、半年間の中でやれるところまでやって、それが全国で100事例集まりますが、ただ漠然と実施してしまうと何が良かったのかさっぱり分からないということもありますので、焦点を絞って、佐賀県の場合ですと冷凍食品を長距離トラックでやられているそういう特徴をしっかりと盛り込んでやっていただきたいと思ひます。

結果は全国に公表されるので、会社名については匿名にすることができますが、内容はしっかり「実施前、実施後」、そして「効果の有り、無し」、さらに無い場合は、残された課題といったことを、当事者だけでなく全国の人が読んで分かるような取りまとめをしていただきたいと思ひます。

#### 45【荒牧座長】

どうもありがとうございます。物流についてはこういう風には実験ができるので、一定程度改善の方向が見えますが、ここは知恵の出どころだと思ひますので頑張ってくださいと思ひます。

私たちが作る土木事業、土木構造物というのは実験ができませんのでなかなか難しいのですが、これからやっていくパイロット事業は大事なポイントになると思ひますので、良い知恵を出し合い、いろいろなことを示していただくよう、皆さんのご協力のほどよろしくお願ひします。

佐賀労働局からの説明

議題3 その他

資料3 荷主に対する改善基準告示等の周知について

参考資料1 労働基準監督機関と公正取引委員会・経済産業省への通報制度について  
業務改善助成金の拡充・キャリアアップ助成金の見直しについて

#### 46【荒牧座長】

最低賃金は、ついこの間までは1円上げるかどうかで揉めていたのに、今回は21円も一気に上がるのですね。悪くはないけど、私も零細企業NPO法人の経営者ですので、よく

覚えておかないと怒られそうだ。

それでは、頑張ったところには助成金が出るらしいので、いろいろ頑張ってください。給料アップに努めてください。同じことを建設業の人達にも、こういう風なことをやると助成金が出るらしいよ、ということは知らせたいと思います。

ちょっと一つだけ教えていただきたいが、この改善基準告示内容の改定時期はいつでしたか。

#### 47【九州運輸局】

改善基準告示は、もう 40 年くらい前からです。

#### 48【荒牧座長】

この内容自体はどうですか。

#### 49【九州運輸局】

このままです。特例ができたりはしています。最近では、フェリーに乗船する場合の特例ができました。

#### 50【荒牧座長】

今回問題になっていることは、変わっていないですか。

#### 51【九州運輸局】

はい。変わっていません。

九州運輸局からの説明

議題 3 その他

参考資料 2 準中型免許制度について

物流総合効率化法の一部改正について

#### 52【荒牧座長】

ありがとうございました。

議長としての仕事はこれで終わりますが、先程から言われたような、例えば中継輸送の仕組みなどは知恵の出しようでできる分もあるかと思しますので、皆さんの知恵で長時間労働を止めていかないと、働く人がいなくなって潰れていくのではないかという気がしています。物流は、一番日本の経済活動、根幹を担っており、これが動かなくなることは考えられないので、是非頑張ってくださいと思います。

私たち土木をやっている人間から見ると、いざとなったら新幹線で貨物走らせるぞ、ということを考えないといけない時期がきているかもしれないと本気で思っています。そのためには、今のままではとても使えず、夜間しか走らせられませんが、夜間に新幹線を走らせると住民から総反発を食らいますので、まだ、とてもそんなことができる状況ではありません。本当にやるとすれば、物凄い投資が必要です。チューブで囲わないと音を囲めないと考えていますので、そこらへんまでなると、実現できるのはいつになるのか分かりません。なんとか陸運の皆さん達の知恵と努力で、一番の基幹部分を担っていただければという風に思います。