

第 10 回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 福岡県地方協議会
議事録

日 時 令和元年 12 月 12 日（木）13 時 30 分～15 時 30 分

場 所 福岡県トラック総合会館 402 会議室

出席者 委員名簿のとおり

I. 開会

（事務局）

- ・開会の言葉
- ・配布資料の確認

・開会挨拶（岩月九州運輸局長）

九州運輸局長の岩月でございます。どうぞよろしく願いいたします。

本日はお忙しい中、小野先生はじめ委員の皆様方にはご出席をいただき誠にありがとうございます。皆様方には日頃から国土交通行政、トラック行政の実施にあたりまして格別のご理解ご協力を賜り、この場を借りて厚く御礼申し上げます。

皆様もご存じの通り、今年 4 月に働き方改革の関連法案が施行され、自動車の運転業務において、令和 6 年 4 月から時間外労働の上限規制が適用されることになっております。トラック運送業におきましては、ドライバー不足が深刻になっており、働き方の改善を行っていくためには運送事業者の皆様の努力だけではなく、荷主の皆様をも含めたサプライチェーン全体での取組みが不可欠になっていると承知しております。

このため国としては、政府行動計画を作成し、関係省庁が連携して生産性の向上・多様な人材の確保・取引環境の適正化等、長時間労働是正のための環境整備に取り組んでいるところでございます。

国土交通省本省の方では、特に荷待ち時間が長い輸送分野ということで、紙・パルプ、加工食品、建設資材という各品目別の懇談会を開催し、その中でも加工食品をテーマに、九州特有の農産物とあわせて、福岡県のテーマということで、本日は議論をお願いしたいと思っております。

取引環境の適正化の取組みということでは、ホワイト物流推進運動というものを本年 4 月から進めております。この運動に賛同して自主行動宣言をされている物流事業者は、11 月 1 日現在、全国 608 事業者となっております。国土交通省ではこのような運動を展開し、東京をかわきりに全国で 10 か所、九州では 11 月 5 日にセミナーを開催し、多数の方にご参加をいただきました。今後も労働局主催の九州沖縄ブロックでの労働時間短縮化に向けたセミナーなどもございますので、同セミナーや各種行事においてホワイト物流の

運動についても周知し、賛同表明を呼びかけて、さらなる多くの物流事業者による理解と協力のもと、労働環境改善が行われるように取り組んでまいりたいと思っております。

本協議会は今回で第10回目ということで大変重要な協議会でございます。物流事業者様と荷主の皆様と関係省庁が集まる大変貴重な機会だと思っておりますので、どうぞ忌憚のない意見を出し合って議論ができればと思っております。何卒活発なご議論をよろしく願いいたしまして、私の挨拶とさせていただきます。

II. 議題

(小野座長)

流通経済大学の小野と申します。よろしく申し上げます。

局長のご挨拶にもありましたように働き方改革関連法が施行され、すでに大企業ではドライバー職以外の一般職について、今年の4月から720時間の上限規制が施行されております。

さらに企業規模を問わず、10日以上の子次有給休暇が付与される労働者には年5日の計画取得が義務付けになりました。4か月後の来年4月には中小企業においても、事務職・一般職について720時間の上限ということで条件が厳しくなつてきます。

さらに2023年の4月からは、それまでは中小企業は猶予されますが、60時間を超える残業時間は5割増しとなります。そして2024年4月からは960時間が適用となり、対応しなければいけないルールが次々と迫っているわけですから。まったなしで対策と努力、荷主との関係づくりをしていかなければ大変なことになる、そうした事態になっております。

本日もたくさんの議題が用意されていますが、活発な議論、様々な提案をしていただき、盛り上げていただきたいと思っておりますのでよろしく願いいたします。

本日の議題は5つあります。1つ目は「トラック運送業界をとりまく最近の情勢と中央における輸送品目別懇談会の検討について」ということで、事務局よりご説明よろしく願いいたします。

1. トラック運送業界をとりまく最近の情勢と中央における輸送品目別懇談会の検討について

・九州運輸局より、資料1に基づき、トラック運送業界をとりまく最近の情勢と中央における輸送品目別懇談会の検討について、説明が行われた。

(小野座長)

盛りだくさんの内容、ありがとうございました。これについてご質問、ご意見等をお願いしたいと思います。

今年 10 月に発行された国交省作成の「中小トラック運送業のための I T 活用ガイドブック」については、ホワイト物流のサイトに、資料および動画などすべて載っておりますので、そちらから見れるようになっていきます。今日は 1 冊、印刷物になっているものを見本に持ってきましたので、回覧で見ただけだと思います。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

今、乗務員不足ということが言われています。報道で見たのですが、例えば Amazon が物流センターから配送している宅配荷物を、免許を受けた個人の事業者が運ぶのは構わないと思いますが、海外のウーバーのような形で個人が Amazon と取り決めをして、空いた時間に 5 個なり 10 個なり運ぶことは、今後考えられないのでしょうか。免許ということで、国交省の関連になると思うのですが。

(小野座長)

軽貨物ではなく、例えば自転車等という感じですか。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

いいえ。自分の乗用車、個人の車です。例えば軽自動車だとしても、5 個でも 10 個でも載せられる分だけ、個人が配送センターから自分の地元地域に配送するということができれば、かなり荷物がさばけるのではないかと思います。免許の問題が出てくるとは思います。そういう体制というのは日本では考えにくいのでしょうか。

(小野座長)

どうでしょうか。貨物運送事業だけではなく、様々な輸送手段になってくるのかなという気がします。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

可能ではありますね。小さな荷物だったら運べるとは思います。普通の軽自動車の中に 5 個なり 10 個なり積んで、事業者ではなく個人が運ぶ。ただ、今の制度ではやってはいけないという建前ですね。

(東西産業運輸有限公司：河野委員)

ヤマト運輸や佐川急便では、営業ナンバーをつけていない、免許を受けていない個人が運んでいると思います。

(事務局)

年末年始のお歳暮やお中元の時期、引っ越し時期については、どうしても需要と供給のバランスがとれない、供給力が不足するというので、自家用有償運送許可制度を活用して、自家用貨物を利用した運送を、例外的に許可しております。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

以前から、年末年始などの繁忙期には、今言われたように、営業ナンバーを受けていない人たちに運んでもらうことが許可されているわけですね。

(事務局)

はい。ただし自家用有償運送許可が必要です。許可基準をきちんとクリアしていただければ、営業ナンバーを受けていない人達に配送を依頼することが可能になります。特質的な取組み、方向的な考え方というのは、今お聞きした部分ではわかりませんが、もし情報等あれば、我々の方でご提供していきたいと思います。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

例えば、繁忙期に限らず、個人が2～3時間働けるようになれば、新たに配送に携わる人が出てくると思います。

(事務局)

現状では、品物についても、お中元やお歳暮といった物に限定されていますし、運送事業者が受けた分で受けきれない部分に関してのみ自家用貨物を利用して配送するということになりますので、期間も限定されております。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

これから先、そういうことが考えられる世の中になってこないか、というお尋ねです。期間限定ではなくて1年中、個人が運べるような形が取り入れられれば、乗務員不足もある程度改善されていくかもしれません。

(事務局)

安心安全の確保が輸送の第一です。安心安全の取組みとして、運行管理者や整備管理者を置くことをはじめ、その他いろいろと規制がございます。まずそういったことをクリアしていくのが第一であると個人的には考えています。

(事務局：坂本支局長)

あくまでも有償運送については、年末年始・引越限定の、荷物が多い時期に特例的に認

めているということで、常態的にそれをするということであれば運送事業になりますので、軽自動車であれば軽自動車の貨物運送業の届け出をして、営業車で運行していただくことになります。有償運送については、短期間なので自家用でもOKと特例的に認めているということです。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

それは分かったうえで、今からはそうした時代が来ませんか、と言っているわけです。

(株式会社：中嶋委員)

そういう時代が来たら、許可制になるということですね。

(事務局：坂本支局長)

そうですね。そうすると、軽運送事業の届け出をして運んでいただくという形になります。

(福岡県トラック協会：真鍋委員)

今の話は、運賃で払うということだろうと思いますが、今日の日経新聞に出ていた記事で、Amazonの計画を見ると、運賃で払うのではなく人を雇うようです。人件費で払うという形で計画されているようですが、それは非常に微妙なことだろうと思いますが、いかがでしょうか。

(事務局：坂本支局長)

その記事を見ていないので確かなことは言えませんが、Amazonが自社の荷物を配送するために自社従業員として雇って配送させるということであれば、従業員の給料として払うという形になるので問題はないのかなという気がします。

(小野座長)

おそらくこれは、ここだけの話ではないと思います。運賃なのか人件費なのか、あるいは仕入れという形態をとるのか、という問題もございます。とりあえずは、答えの出ない問題だと思います。

ほかにご質問がなければ、次の議題に入りたいと思います。2つ目の議題は福岡特有の話でございます。福岡県地方協議会における検討テーマについてご説明したいと思います。

2. 福岡県地方協議会における検討のテーマについて

・事務局（福岡運輸支局）より、資料2に基づき、福岡県地方協議会における検討のテーマについて説明が行われ、内容について承認された。

（小野座長）

ありがとうございます。これにつきまして質問、ご意見等はございますか。

（東西産業運輸有限会社：河野委員）

今の説明で3ページに、各地域と東京間のトラック輸送がほしいどれくらい時間がかかるかが挙げられています。わが社では長距離輸送をしていないのでどれくらいか分かりづらいのですが、あと5年もすれば60時間に時間外が上限設定されるということで、現在、長距離輸送をされている運送会社が、平均的にどれくらいの時間外労働をされていて、どういう輸送の仕方したらそれが60時間の中に入っていくのかを知りたいです。

結局、運行回数を減らすことはどうなのかという点ですね。先日参加した業者さんとの懇談会では、293時間（1カ月の拘束時間）に入らないのでお客様と交渉して走る回数を減らして運賃を上げてもらったと話す運送会社がありました。それでも月によっては293時間の中に、ぎりぎり入ったり、入らなかったりするドライバーがいるといったお話でした。モーダルシフトで船等を使ったとしても、どういう仕事の仕方したら60時間の中に入るのかと。今ほしい計算すると4.5回くらい関東あたりまで走ると、293時間ぎりぎりくらいだろうと思うのですが、今の運賃では運送会社は到底やっていけないので、どうするのかという問題があると思うわけです。

5年間くらいでどうやって体質を変えていくのかということが一番の課題だと思っています。時間と距離は変わりようがない。そこをどのように取り組んでいくのかと。働き方改革で労働時間を縮めるよと打ち出されるのはいいのですが、現実的にはどうしてあげばいいのか。関東から一番遠い、九州でいうと鹿児島や宮崎から、関東までどうやって荷物を運ぶのかと。中継拠点のようにワンクッションを置くといったようなことを考えないとなかなか難しい部分があると思いますが、今の運送会社の現状では大資本の会社はほとんどないので、拠点をどこかに構えるといったことは、非常に難しいと思います。5年の間にそういう構造改革ができるのかということが一番心配です。

（小野座長）

質問というよりご意見ということでよろしいですか。

確かに福岡、九州圏や東北3県、北海道といった地域が関東首都圏あるいは関西圏に輸送するには、なかなか厳しいと聞いております。

やり方を工夫しなければならないのですが、中小企業の場合、全国各地に営業所がある

わけではないので、一貫して月 60 時間以上の時間外労働といったようなことが結構あるようなので、その点もしっかりと仕組みを作りながら、あるいは荷主サイドの待ち時間を減らして運行だけにもっていくなど様々な取組みが必要だと思います。

それから事務局からの提案についてですが、中央からは、加工食品と建設資材、紙・パルプという検討テーマから選定する話がありましたが、加工食品だけではなく、九州・福岡の特徴として農産物も加えたいという提案が一つ。また、特に加工食品・農産物については、事業者と荷主を、次回以降の委員に新たに加えたいという提案。そして、将来的には加工食品・農産物だけではなく、工業製品も含めた他の品目も対象に検討していきたい、という 3 つの提案がありました。

これについていかがでしょうか。方向性としては良いということでしょうか。承認事項ということですので、この 3 つの提案につきまして、ご承認よろしいでしょうか。

～異議なし～

ありがとうございました。またこの 3 つの件につきましても後々ご意見ありましたら、ぜひともお願いしたいと思います。

では 3 つ目の議題でございます。3 つ目は食品等の流通合理化について説明があります。

3. 食品等の流通合理化について

・農林水産省九州農政局より、資料 3-1 および資料 3-2 に基づき、食品等の流通合理化について及び、令和 2 年度予算概要求資料（食料産業局食品流通課）について説明が行われた。

（小野座長）

ありがとうございました。福岡県では先ほど議題にありましたように、協議会で取り上げていただくテーマは、加工食品と農産物ということになっております。今回農政局から説明がありました、様々な物流化、物流対策を検討材料として、あるいは参考にしていただきたいと思います。これに関して、ご意見ご質問がありましたらお願いします。

全国の中でも比較的こちらの方（福岡）は産地という位置づけが強いですよね。こちらの地域の実証実験や課題は、検証しやすいという気がします。中央・首都圏や関西圏の卸売市場につきましてはなかなか手が出せないですよね。次は卸売市場側の動きについて、ご紹介していただきたいと思います。よろしくお願いたします。

4つ目は具体的なシステムについてですが、運送事業者の取組みである「バース予約・受付システム」についてご紹介いただきたいと思います。

4. 運送事業者の取組 バース予約・受付システムについて

- ・福岡運輸株式会社：浦田氏より、福岡運輸株式会社の取組事例として、資料4に基づき「福岡運輸株式会社 バース予約・受付システム」について紹介が行われた。

(小野座長)

ありがとうございました。自社内の車両および協力会社の車両への効果ですね。

私の方から少し質問をさせていただきます。11ページにAfterとありますが、9～10ページと比較すると、これだけ空いているバースがあったということで、バースの有効な、効率的な使い方を開発して、このシステムが待機時間の短縮に大きな効果をもたらしたということですね。

保管エリアの方に運んだ際、固定ロケーションとフリーロケーションという形で、商品を固定的に置くのではなく、空いているスペースに置くような管理の仕方がいいですね。在庫の量に合わせて行くと。それと同じように、バースのフリーロケーションという話ですか？

(福岡運輸株式会社：浦田氏)

今はそうです。

(小野座長)

もう一つ、車の回転がよくなるということは、当然、必然的に倉庫内の品出しの生産性を上げておかなければならないですね。それについては、従来は生産性が上がっていて、まさにボトルネックになっていたのがこれまでのバースだった。車の回転がよくなった場合に、今度は品出しの生産性アップも必要になるかと思いますが、その辺はいかがでしょうか。

(福岡運輸株式会社：浦田氏)

そこはまだ倉庫のシステムとつないでいません。今のところ、まだメインが「通過」なので「保管」の部分には着手していない状況です。これからの課題であると考えております。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

納入と積み出しの予約ということですか？車内からも事務所に来ても、どちらからでも予約ができるということでしょうか。

(福岡運輸株式会社：浦田氏)

そうです。出発する時点での「今から東京を出発します。三日後着です」という予約でも大丈夫です。

(小野座長)

その他ご意見ご質問等ありますか。

次は労働時間等説明会の開催について、よろしくをお願いします。

5. 労働時間等説明会の開催について

・事務局（福岡労働局）より資料5-1および資料5-2に基づき、トラック運送事業者に対する労働時間等説明会の開催について、及び働き方改革関連法案に関するハンドブックについて、説明が行われた。

(小野座長)

ありがとうございました。資料はすべての業種を対象にしたものですが、説明はトラック運送業について行われるということです。すでに11月14日、福岡での説明会は終わりましたが、北九州では年明けに予定されていますので、まだ受けてない方はぜひ北九州の方に行かれたらと思います。これにつきましてご意見ご質問はありますか。

それでは、今議題の5が終わったところでございます。議題1から議題5すべてについて、あるいはこの議題に載っていないことについて、全体を通じてご意見ご質問はありますか。

できれば荷主企業、荷主企業団体の方々、感想でも結構でございますので、どなたかお願いできますか。

(株式会社西物：中嶋委員)

トラック運送事業者側から聞きたいことがあります。本日議題に上がっていたものについて、荷主サイドとして、例えば将来に向けてこういう計画をしているとか、こうやってもらえたらこういう改善ができるとか、そういう話をお聞きしたいです。そうでないと、一方的な話になってしまうと思います。

(小野座長)

確かに、対策は荷主の理解と協力のもとで進められるということで、一緒になって考え、取り組んでいくことが、その取組みを最大に動かせる秘訣だと思います。委員さんの中で、ホワイト物流に入ってもらえる会社はありませんか。

(日本製鉄株式会社：治委員(代理))

日本製鉄は入っています。鉄の物流は基本的に船を使います。トラックを使えばそれだけでコスト増ですので、会社としてもできるだけトラックを使わず船を使うという方向に走っております。しかし、地場についてはトラックを使わざるを得ない、遠隔地についても早く持ってこいとお客様が言えばトラックを使わざるを得ない。そうした中で取り組んでいることは結構たくさんありまして、トラックを使うにしても、遠隔地で大阪や東京に運ぶ場合に、途中まで船で行き、大阪から東京まではトラックで運べないか、自社の船が使えない場合は途中までフェリーでRORO船を使って持っていけないか、というところを地道にやっております。

今日の話の中にもありましたが、RFIDを使うと現物の照合の時間が一気に短くなります。今であれば1件ずつバーコードでチェックしないとイケないものを、RFIDの製品タグをつけてトラックに載せ、それを外側から一度に見れば原品照合しなくてすむ、という実験的な取組みも行っています。

物流コストが上がっていく、トラックドライバーが少なくなっていくという現状について、我々荷主サイドも非常に危機感を持っていて、会社独自で取り組む、あるいは物流業界の人たちとタイアップしながら進めていくという取組みを行っている、ということをご理解いただきたいと思います。

今のところ、こちらからご提案できることはないように思います。

(小野座長)

ありがとうございます。今回、加工食品がテーマになりましたが、基本的に加工食品というのは中央の大きなメーカーと合同に物流をやっていきます。ですから九州の場合は他の県でも、農産物を必ず入れていけばいいのではないかと私は提案していますが、そういう時、パレット化できない最大の問題は農産物ですね？積載量を増やしたい、積み込む時間が3時間長くなろうとも多く積みたい、という考えがあります。もう一つは個建という考え方がありますが、単純に同じ品目だと個数が少ないと積載量が減ってしまうことになります。

今回、検討テーマに入りますので、ぜひ全農の方にひとことお話をいただけたらと思います。

(全国農業協同組合連会福岡県本部・大田委員(代理))

今回初めてこのような会議に出席させていただきました。今日の議題の中に農産物流の話がありましたが、今我々の方でも農産物流についてはかなり話題になっております。各JAと我々全農の組織ということで、一体となって取り組まないといけないところではありますが、組織が大きいこともあり、今までの歴史において、農産物、青果物、果実に限っては、JA独自で各地場の運送業者とタイアップして、今まで遠方、大阪や東京、あるいは東北の方に出荷させていただいておりました。

最近特に懸念するのが、やはり運賃の話が出てきており、今日も話の中で出ていましたが規制ですね、いかにこれらをクリアして今までの状況を維持していくかということで、今全農としても努力をしているところでございます。なかなか厳しい状況ではあります、何らかの形で打破をしていこうと取り組んでいるところでございます。少し漠然としておりますが。

(株式会社西物：中嶋委員)

その漠然としたものについて、もう少しお聞きしたいです。例えばどういうものに対してどんな取組みをやっているのか。いつまでにやらないといけないというプランは決まっているわけですね。

我々に、運べないような状況、数量が課せられた中で、向こう4～5年の間に何とかクリアしなくてはいけない、我々の自助努力だけではできない部分がもう目に見えていますよね。それは荷主が介在して共同で取り組まなければ、せっかく作られたものが、現地まで到着しない。これは現実ですよ。これを短い期間でクリアしなければならないということで、現在考えていると思います。考えていることがあるならば、我々事業者と共同で、どういったものをどう改善していこうという計画を持っているかをお尋ねしたいと思います。

先ほど日本製鉄が、船を使って鉄の物流を行っていると言われました。確かに、幹線は船で運んでいますが、船が着いたその後はトラック輸送ですよ。日本製鉄が受注してお客に販売する、その輸送はどこまで責任を持って行っているのか。船だけなのか。船から先の陸上輸送というものは、任せているからあとは知らないという感覚ではないと思う。全部お客まで届けるという責任があるわけですから。船なら船が担い、船から先の陸上輸送というのはトラックが担っている。その辺りの感覚について、もう少し詳しくお聞きしたい。

JAは特に農家の方がたくさんいて、美味しい物をたくさん作っていて、それを現地まで届けなければいけない。でも先ほど言いましたように、やはり我々の自助努力だけでは無理なんです。美味しい物をどうやって運送事業者にも運んでもらいたいと思っているのかをお聞きしたい。

(全国農業協同組合連会福岡県本部・大田委員(代理))

まだ決定されておりませんが、今検討しているものは拠点です。うちの組織全体で新たな拠点を設けて、農産物で言えば、そこで冷蔵をかけることによって、日持ちが可能になるのではないかと。つまり、朝採って、夕方福岡から出て大阪や東京に、翌日、翌々日届ける、この3日間に限った時間ではなく、そこを調整できるような新たな農産物の輸送を可能とするような輸送前の手段、その辺のところに着目してはいます。ですので、船便が大分なのか北九州なのかといったことも含め、全体的なところで検討しています。

今日の時点ではまったく決まっていませんで、そういったところを我々は検討している段階です。

(小野座長)

ありがとうございます。確かに具体的な話は重要になってきますが、今後、福岡県の検討テーマの中には加工食品だけではなく農産品が入ります。これについて、この協議会とは別に、どういうやり方で検討していくのかなということはお聞きしたいと思います。検討の際にはぜひ、農産物についてはまさに、JAや全農の実態、ご意見を反映させていただきたいと思っております。先ほどの加工食品・農産品の検討テーマについては、実際にはどういう形で進められるのでしょうか。

(事務局)

この協議会においても農産品と加工食品、両方のテーマでもって、両方の運送事業者さん、両方の荷主企業の皆様をお呼びして検討を進めるということをしつつ、もうひとつ、福岡県は農産物専門の協議会を持っていますので、そちらでも検討を続ける。このような二つの看板で進めていきたいと思っております。

(小野座長)

ではぜひその中で、今の内容を反映してください。

全体を通じで他に何かありますか。

(福岡県トラック協会：眞鍋委員)

検討テーマとして加工食品、農産品という話がありましたが、話の中に改善基準告示の改正の話が出てきませんでした。今でさえ改善基準告示を守るのはなかなか厳しいという状況がある中で、また改善をされると一層守ることが難しくなると思います。我々にとっては改善かどうか分かりませんが、改善を計画されているということなので、新しい改善基準告示をベースとして、今後ぜひ協議をしていただきたい。

改善基準告示の改善と農産品輸送をどうするという話は、どちらが先か分かりませんが、この部分があってはなかなか難しいといった、いろいろな問題があると思います。

そうしたことを十分考慮したうえで検討していただきたいと思います。

(甘木合同運輸株式会社：渡邊委員)

先ほどの中嶋委員からの発言は非常に重大だと思います。もともとこの協議会ができたのは、そのあたりが目的ではないかと思います。とにかく今、時間制限だけが先走っているようです。運送業者にとっては本当に死活問題です。本年11月末に西日本新聞に特集が載っていましたが、これは徳島県の協議会の内容ですが、残業規制だけがあって、賃金に触れられていない、荷役は触れられていないということが書かれていました。

私たちが荷主さんに運賃値上げをお願いしていますが、以前と違って確かに交渉には乗ってもらって、それぞれ運賃アップもしてもらっています。しかし、29通達の範囲内ではなくて残業は80時間、60時間以上は運賃割増となってくると、少々の運賃アップでは間に合いません。荷主さんの方も、運賃を上げると消費者の方に影響するということで簡単にはできないと思います。この協議会は、国交省だけでなく厚生労働省、経産省も入っておられ、荷主さんに色々働きかけをされていますが、消費者の方にも働きかけていただきたい。

実際のところ、我々も残業時間、労働時間を短縮するために稼働時間を減らせば、運賃に、給与に影響していくわけですね。給料が下がって運転手は退職したという話も出ています。そうすると、運転手がますます不足していくわけです。

徳島の協議会の中で運輸支局の担当者の話が出ていましたが、賃金問題が課題だとは認識しているものの、まずは長時間労働の解消策を最優先していると書かれていました。全くその通りだと私たちは感じています。我々にとって非常に厳しい課題を突き付けられています。やはり一緒になって、末端消費者にも働きかけていただいて、ぜひ私たちを助けていただきたいと思います。

(小野座長)

確かに、運転者の労働時間は2割長く、そして全産業平均賃金よりも2割安い賃金です。これを解消するとなると、単位単価あたり1.5倍の人件費アップにつながるということを前提として、標準運賃が設定される予定です。ある意味相当な運賃アップが必要だと思いますが、もうすぐそれが明らかになると思います。

(東西産業運輸有限会社：河野委員)

令和6年に60時間超の時間外労働については5割増の賃金となり、コストの問題が出てくると思いますが、大手さんはほとんど、今でも既にクリアしておられます。だいたい45時間くらいで月間の残業時間をクリアされていて、ヤマトの残業代未払いなどについても、時間外労働の通算制がうまくいかなかったために通常の労働時間で時間外は未払いとなりましたが、結局、労働時間は45時間で設定されているわけです。大手はほとんど

どクリアできていて、できてないのは我々中小零細企業なのです。

今JAの話がありましたように、JAは地方の中小零細企業が荷物を運んでいます。我々が一番心配しているのは、60時間をはじめいろいろな規制がかかってくると、資金力のない中小零細企業は、関西などに拠点を設けることができないので、手を引くしかなくなる。そうすると、窓口はほとんど大手になってしまう。中小零細企業が排除されて、すべて大手の窓口が変わってしまい、それを孫請けやひ孫請けしていく。そういう形に変わっていくのではないかということです。

法定の労働時間を守れとなると、小さい企業は守れないなら運送事業をやめなさいと。資金がないならやめるしかないですよ。そうなった時にすべて大手が優先されることになり、我々中小零細企業は排除される。こういうところを、我々中小零細企業が一番心配しているわけです。労働時間の短縮によって、結局零細企業は排除されるということです。

日本は中小零細企業が多い、社長が多いと言われていています。だから10社を1社にまとめれば社長の給料は1人分でいいわけで、コストも下がるわけです。そういうこともアメリカでは言われています。ですからだんだんそちらの方向に進んでいくのかなという懸念があります。そうすると、地方に密着した農家の方から荷物を預かって、中小零細運送事業者が関東・関西に運ぶことはできなくなる、そこが一番私は心配です。

今渡邊委員が中小零細企業を助けてくださいと言われたのは、我々はそういう状況にあるということなんです。工業製品を作っている中小零細企業もかなり少なくなり、だんだん大手にまとめられています。日本企業の競争力がなくなっているのは、そういうところも背景にあるのではないかと思います。

(小野座長)

貴重なご意見ありがとうございました。ぜひ、次回の検討課題にさせていただきたいと思えます。

Ⅲ. 閉会

・閉会挨拶（伊藤福岡労働局長）

本日は充実した審議、ありがとうございます。すでに9回の議論の積み重ねがあるわけですが、今日の審議の中でも、協議会のテーマである、トラック運送業における取引環境・労働時間改善について、私ども所管の改正労働基準法への対応という観点にとどまらず、トラック運送業界全体としての生産性向上、魅力向上、人材確保に繋がる側面、またこれが達成されなければ、荷主ひいては消費者でもある国民全体の利害にも関わる課題の重要性について、改めてご確認いただいたのではないかと思います。

また本日の会議では、私ども労働局、運輸局、農政局等々それぞれの立場で、ホワイ

ト物流など、この協議会のテーマに関わる直近の取組み、概算要求ベースの来年度以降の事業計画などについても一部ご紹介申し上げ、それぞれの立場でご理解いただく一つの契機になったのかなと思っております。

先ほど眞鍋会長から、労働時間の改善基準についての問題提起もいただいたところでございます。私ども、自動車運送業界の皆様との関係では、労働基準法と相まって労働時間等改善基準告示に関し、重要な基準ということで広報啓発に努めるとともに、これに基づいて指導啓発も行っているところでございます。お尋ねいただきましたように、改善基準告示に関し、改正基準からの整合性の観点、また自動車運送業界の実態を十分反映するという観点から労働政策審議会、労働条件分科会において、今後具体的な審議が行われる計画ですが、まさにその方向性について問題意識を持たれているということで、我々も十分認識しているところでございます。

労働条件分科会においても、当然のことながら業界関係者も参画して、専門部会等も設けられて審議されると承知しておりますが、各地におけるこの協議会での具体的な議論の方向性も、労働時間と改善基準告示をはじめとするトラック運送事業に適用される労働条件に係る諸議論にも反映されることが筋であるということは、わたくしも労働局長の立場としてしっかりと認識しているところでございます。そうした観点からも、この協議会での充実した議論の方向性、アウトプットを、わたくしの立場でも本省に申し伝えたいと思っておりますし、労働政策審議会における今後の審議の方向性についてもしっかりウォッチし、この場も含めた関係する様々な場面で、業界及び荷主等関係者の皆様方にもしっかりとお伝えしたいと思っております。

本日の一番重要なテーマは、今年度のこの協議会における検討テーマ、加工食品、また農産品輸送を九州・福岡の産業構造等を踏まえてご決定いただいたことであると思っております。この二つの分野を当面重点といたしまして、サプライチェーン全体における効率化等の観点から、最終的にはドライバーの方々の労働時間の改善につながるという観点での課題、すでに座長からもお話されているところでございます。また好事例をいかに開拓発信していくかということがこの協議会、また事務局が担っている各役所に課せられたミッションだろうと改めて認識をしているところでございます。

すでに重要な点についてそれぞれの立場からご提示もいただきましたし、福岡運輸様の議論に関し、加工食品、農産品に限ったことではありませんが、ITというものが、重要かつ困難な課題の一つのキーになるということは間違いのないと思っております。福岡運輸様をはじめとする、そうした事例についても、この協議会でしっかり議論に反映していくべきではないかと思っております。

最後になりますが、今日のお話の中にも出ておりますように、福岡・九州は、首都圏との関係で言うと最も遠いブロック、陸運上の時間半径が一番大きなエリアであるということ踏まえ、あるいは中小零細企業といった企業規模の相違なども十分念頭に置きながら、今後ともこの協議会において、充実した具体的な審議がなされることを、私ども労働

局を含め各行政機関の今後の取組みに十分反映していきたいと申し上げまして、今日の会議終了にあたってのご挨拶とさせていただきます。今後ともよろしくお願いいたします。

(事務局)

この協議会は中央での協議会の議論を見ながら開催してまいります。次回の開催につきましては年度内もしくは翌年度早々、早い時期に開催したいと思っております。また、トラック運送事業者の皆様、関係者の皆様、荷主企業様、荷主団体の皆様、引き続きご参加のほどよろしくお願いいたします。

本日は長時間に渡り熱心なご議論ありがとうございました。なお、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みなさまにご確認いただき、九州運輸局のHPにて公表をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

以上を持ちまして本日の協議会を終了とさせていただきます。