

第12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」  
における発言内容

(令和3.3.23佐賀県トラック協会)

○開会あいさつ

佐賀労働局 局長 加藤 博之

1【荒牧座長】

それでは司会進行をさせていただきます。

今、冒頭ご挨拶がありましたように、いろいろと大きな変化が起こり始めているということが一年間付き合ってきて分かりました。物流が一体どうなるのか、そして元に戻るのか、これまで考えてきたよりも大きく変革する可能性もあるということを皆さんも感じておられると思います。

この会議を開催したいという下打ち合わせをいただきましたが、(このコロナ禍において)「よく開催出来たな」と思いました。皆様方主要メンバーの方々がこれだけ一同に会するのはなかなか難しかったのではないかと思います。非常に重要なテーマでありますので、短い時間ですがご意見をよろしくお願いたします。

それでは議事次第に従い進行を務めさせていただきます。

最初に事務局の方から、「トラック業界をとりまく諸課題と政府の取組」について説明をお願いします。

**議題1** トラック業界をとりまく諸課題と政府の取組

**資料1** 取引の適正化に係る各種施策について(説明:九州運輸局)

- トラック産業の現状について
- トラック運送事業に関する取組みについて
- 取引環境・労働環境改善のための取組みについて
- 周知・要請事項について

2【荒牧座長】

どうもありがとうございました。

非常にボリューム豊かな内容ですが、皆さん関係者の方なので私よりも遥かに理解が深いと思います。まず何かご質問、ご意見があればお願いします。

3【田中委員】

佐賀運輸の田中と申します。

「標準的な運賃」のことについて、皆さん内容はご存じかとは思いますが、当社がやっている運送事業を今般出た「標準的な運賃」に照らし合わせ全部調べてみました。100%標準

的な運賃の水準となっているものは1件もございません。どの運送会社もそうではないかと思えますけど、平均したら65%から70%といったところです。これを「標準的な運賃」まで持ってくるのは大変なことです。何社かの荷主さんと既にお話ししましたが、ある取引先が「ここに出ている数字は雲を掴むような数字」だと。「とんでもない。」と一喝です。

それでも我々は、これに合わせて何とか頑張っている。先ほど説明があったように、ドライバーは運賃が安い、仕事も長い、だから入社してこないのです。募集だけでも相当な金を使わないといけない。当社も1年間に200万くらい使いました。それでも来ないのです。

だから、まずは給料を上げたい。それが一番ですが、収入がないと上げられないということで、この「標準的な運賃」をもっともっとお客様に言ってほしい。このような資料だけではなく、お客様の頭に叩き込まれるくらいの感じで言ってほしいです。それが今日言いたい一番の要望です。

特にコロナの影響で順調な話が立ち止まった形になってしまっていますので、「標準的な運賃」の100%とまでは行かなくともせめて85%までは上げたい、というのが私たちの望むところです。今後も会社運営を継続していくためにも皆さんに是非協力をお願いします。

#### 4【荒牧座長】

このテーマが本日一番のメインになるだろうというのは予想していましたが、後ほど説明いただくこととなっていました。先にトラック協会の取組状況を教えてください。

#### **資料3** 「標準的な運賃」にかかる佐ト協の取組み（説明：佐賀県トラック協会）

#### 5【荒牧座長】

はい。今、ご質問が出たので先に説明をお願いしましたが、もう一つの大きな柱である「改正労基法等説明会の取組状況」についても、事務局から説明をお願いいたします。

#### **資料2** 改正労基法等説明会取組状況（説明：佐賀労働局） トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

#### 6【荒牧座長】

ありがとうございました。

ここまで3つの説明について、まとめてどこからでも構いませんが委員の皆様からお話を聞きたいのですが、最初に小野先生、ご発言があるとお聞きしておりますのでお願いします。

## 7【小野委員】

今年度初めての協議会ということで、昨年度の開催がなかったので、1年ぶりの協議会ですね。その間に若干私の肩書が変わっております。昨年3月に定年退職しましたので元流通経済大学教授となり今現在の所属になっております。よろしくお願いいたします。

先ほど田中委員の方から既にご発言されましたように、最も重要なのは、ドライバーの働き方改革。これを進めていくには何が必要か。「2割長くて2割安い」、これがキーワードです。

業種によって異なりますが、一般的に、収支・損益明細を分析すると一般貨物自動車運送事業における人件費比率は高いです。事務方を除くドライバーだけで全体経費の約20%を占めています。ということは、2割長いものを8割にする。そして現在の就労を2割増やしていくという、1.5倍の単価あたりの人件費を上げていかなければ、他の産業の平均に及ばないですね。ということは、簡単に言えば40%の部分を1.5倍に上げるので、全体の経費が2割くらい上がるということなのですね。

そういった概念で今回の「標準的な運賃」というものはできていますので、トラック運送事業者から見ると「原状の運賃から高くなったな」「荷主に持って行ってもダメかな」と逡巡してしまうような会社も多いのです。

しかしながら、九州の産物が関東圏に届かない、という状況を防ぐには、まさにエッセンシャルワーカーと言われるトラックドライバーに対して、どうしても、普通の産業と同じように労働力が集まるような働き方改革、労働条件にしていかななくてはいけない、というのは確実なことです。ということであれば、先程簡単に計算しましたように、人件費が1.5倍に高まりますから、全体の運賃がだいたい2割くらい上がるのはもう仕方がないのだ、ということ、この社会の中でどう浸透させて行くかということだろうと思います。

先ほど事務局の方からお話がありましたように、運送業界の中ではまずは法令上の届出をしないとダメであるということがありますので、まずは耳を使った説明会を既に5回開催とのことですが、まだ聞いていない、あまり中身も知らない事業者もあると思います。トラック協会としては全事業者にこの内容を知っていただいて、これは時限措置なので2024年度までにしっかり届出をして、この運賃を根付かせる取組みを業界挙げて欲しいです。通常だと、運賃をみんなが横並びでやると公正取引委員会がすぐに来そうな感じがしますが、今回（の標準的な運賃）は、国交省で作っていただいた運賃なので、是非これを届出していただいて、「私（の会社）はこれをしっかり適用していきますよ」、とすることが必要だと思います。

横並びということではなく、国の法令に従った形での動きなので、是非ともこれをまず知っていただいて届出していただいて、荷主業界様にも是非内容を知っていただいて、荷主を含めた業界総動員で、エッセンシャルワークをしっかりと繋ぎ止めるためにどうやっていくかということ、これを協議する。これが働き方改革の最大の一丁目一番地かなと思いますので、是非ともよろしくお願いいたします。

## 8【荒牧座長】

はい、ありがとうございました。馬渡さん一言何かありますか？

## 9【馬渡委員】

佐賀県トラック協会の馬渡でございます。

皆様、お世話になっておりましたありがとうございます。

今、田中委員からも「標準的な運賃」の話が出まして、私も「標準的な運賃」を作る時に関わらせていただきましたので、若干補足を含めて説明させていただきます。

今、基本的な部分は小野先生の方からお話がありましたとおりです。

よく、荷主さんの方からも会員の方からも「公正取引委員会が黙ってはいないだろう。」と言われるのですが、黙っておられます。なぜかと言えば、先程ほど言われたように国からガイドラインを示していただいているという部分が一つ、それからもう一つ大きなところは、運賃変更の届出をしないといけないということ。運賃変更の届出には、それぞれの会社さんの意思（ウチはこういう風に届けますよ）が入っています。

各社さんで届出をしていただく形になっていますけれども、中身については、先程ご説明があったとおり、九州発であれば九州ブロックの運賃表が適用されるということになります。もう一つは「適用方」という形で、上下の幅をどう取るか、パーセンテージを書かないといけないとか、そういうことがあります。平成11年までは認可運賃がありましたので、平成11年の時の適用方に、幅運賃で言うとそこに10%とか書いてありますが、同じように書くことは公取の方でも「それは全く問題ありません」と、認可運賃で公示された運賃なので全く問題がないということもご確認いただいた上で、皆さんにお願いをしているということでございます。

これは、事業者の方も主体性をもって運賃は届け出なければいけないということもありますので、先程うちの職員からも話がありましたように、今現在で56%くらいの事業者さんが届出をしている。これは佐賀県内に本社を持ったところで届出するという形になります。

標準運送約款を届け出たところ（運送会社）は8割くらいあります。「運賃と料金は別ですよ」という意味の約款ですので、その中の運賃の部分は「標準的な運賃で行きます」というふうに届出を早くしましょうよ、ということを呼びかけています。

田中委員への答えになるかどうかわかりませんが、料金だけを見て、荷主さんから「高いじゃないか」と、まあそう言われることが多いですが、そのように言われた場合は、我々もきちんと、「これは時間当たりの単価を適正にさせていただきたい運動ですよ」と説明しないといけない。というのは、そもそも、「お前たちは全国の労働者平均より2割安い賃金で甘んじておけ」という風にはいかない。それでは労働者に入ってきていただけないので、やはりある程度、全国の平均賃金くらいの給料は出さないといけないという部分が一つあります。

その部分の時間単価のアップというのもありますし、もう一つはやはり発荷主さんとか着荷主さんの所で、言葉を変えて言えば「時間を奪われている」と。奪われた時間に荷待ちをしたり待機をしたりいろいろな場合がありますが、タダで、そうやって時間を奪われた分を荷主さんはもちろんお支払いされないのですけれども、我々は、労働者に残業単価として必ず割増賃金を払っているわけです。そういう事を考えると、やっぱりそこでの2割とか2割5分の部分というものは、時間が短くならない限り、我々が余計なコストを払わされているというふうに思っています。荷主さんも手っ取り早く最初に、そんなにお金をかけずに取り組んでいただける方法として、「発から着までの時間を見直す」ということをきちんとして欲しいな、と思っています。

そういうことも「知らないよ。」と言われるのであれば、それこそ公取さんではないですが、「優越的地位の濫用ですよ。」というようなお話をしないといけなくなりますので、まずは、単価アップにはどうでしょうか、自分の懐を傷めずにお互いに頑張ろうよ、ということであれば、まずは「無駄な時間を労働者にとらせない」ということを先にやっていただければ非常に嬉しいなと思います。コロナの影響がある中で、「なんとかこの額でお願いします」というお話をしても、やはり荷主さんもなかなか苦しい部分もあると思いますので、まずはそういう話し合いはしていただきたいな、と思っています。

もう少し言うと、今2021年ですが、2035年になると自家用車は電動化や水素化にしなくてはいけないということを、すでに政府で打ち出されています。それで、我々トラックの寿命も、これから環境対応車に替えて行かなくてはいけないので、「標準的な運賃」の切替え期間というのは5年でとってありますが、でも実際今まで我々が切り替えて来たトラックは10年とか15年くらい使わせていただくという形で来ていますが、今、1回トラックを買ったら2035年がすぐ来てしまいます。そのまま何もなければ環境対応車は必ず車両も高くなるので、対応ができなくなるということも考えると、やはり今からじわじわと時間当たりの単価をアップしていただいたり車両購入の原資をいただいたり、少しずつお願いしていく部分があるのかなと。後はやはり働き方改革で、従業員の皆さんが健康で働けるためには、休日も増やさないといけないということもありますし、残業も減らさないといけない。これはもう法規制が出てきますので当然です。

それに加えて今回の「標準的な運賃」(の算出基礎)に入っていない部分の一つありまして、2023年の4月からは残業が60時間を超えたら5割増しで残業代を払いなさいよ、というのがあります。これは、大企業さんは既に適用されていますけど、中小企業も2023年の4月から60時間を超えたら5割増しですよということが出てきます。

これは「標準的な運賃」(の算出基礎)に入っていないので、そういう意味ではやはり何らかの形で荷主の皆さんとお話ししながらですけども、時間も縮めていただきながら若干ずつでも単価を上げていただく。それによって何割かの今の差を埋めていただくという対応作業をして行かないといけないのかなと思っています。これは繰り返し我々も発信して行かないといけないと思っていますし、新聞とチラシ、リーフレットを直接お送りした

りして荷主さんの方にも届けていく。既に届いているものもあると思いますが、これからまたお届けするというのでありますので、田中委員も勇気をもってお話しいただければと思います。

#### 10【荒牧座長】

はい、今のご意見やご説明に対して何かご質問はありませんか？

多分、こちら側（運送業界側）はそういう形でまとまって進言されている方もおられる。会長さんは行こうよと仰っているし、国土交通省さんもそうだと思うけれど、これは、荷主さんとトラック運送業者さんとの間の話し合いや協議の場というのは、ここ以外のどこかでそういう場をもっておられるのでしょうか。先程の説明は、「標準的な運賃」についても「労働時間のこと」についても、トラック業者さんに説明された、と理解していいのでしょうか。あるいは、荷主さんの方にも説明されたのでしょうか。

#### 11【事務局：トラック協会】

説明会は、トラック協会の会員向けに開催したものととなります。

#### 12【荒牧座長】

トラック業者の方に、このような「標準的な運賃」の制度や労働時間について説明されたということですね。それで、先ほど馬渡委員が言われた話の中のキーワードの1つは、それを依頼される側の理解がないと、と今言われたような気がするけど、そういうものはどういうふうに取り組まれているのでしょうか。

#### 13【事務局：運輸支局】

田中委員からご指摘いただきました点につきまして、国土交通省としましてもしっかりと荷主の皆様にも理解を得ていく取組みをやってまいります。まず取組みの1つとして、九州トラック協会と九州運輸局で調整しまして、関係省庁（経済産業省、厚生労働省、そして農林水産省等）の九州管内の各組織による連名で九州トラック協会さんがお持ちの荷主リスト、かなりの数がありますが佐賀県内では約550の企業に対し、近日中に協力要請文発送予定です。

まずはこうした取組みをしていくということ、また、座長からご質問のありました「一堂に会して協議をする場」というものはまだこれからですが、どのように個々の荷主企業の皆様にアプローチしていくか、委員の皆様の意見等をいただきながら取組みを進めて行ければと考えております。

#### 14【荒牧座長】

小野先生、ほかの地域の動きはどんなふうになっているか教えてもらえますか？

#### 15【小野委員】

例えば、全日本トラック協会で、中央で各地域のトラック協会のパンフレットを作るとなるとなかなかこれは大変な労力だしお金もかかりますので、中央で全体のパンフレットを作りながら、各地方ト協がそれを活用して、有力荷主に対して送付して知っていただく、こういう取り組み方もあります。

それと、一部で、運送事業者と協議する荷主懇談会みたいな形で意見交換の場を設けているような地方トラック協会もあるということです。

#### 16【荒牧座長】

こちらの方々（荷主側委員）には聞きにくいのですが、こういう状況はご存じであると理解していいでしょうか。「標準的な運賃」とか「働き方の基準」が変わっていくことについての情報は既にお持ちで、こういうことについては何らかの対応をされる、用意されているみたいなことはあるのでしょうか。

例えば先ほど小野先生が言われる「2割くらい高くなりますよ」というようなことが、もう目の前に来ているというイメージですが、その対応準備をされていると聞いていいのでしょうか。コストアップに繋がるので相当深刻な問題ではあると思いますが、それなりの対応を取られるとか議論されている等はありませんか？

（各委員の反応を見て）言いづらいただろうなと思いながら訊いていますが、なかなかそこまでは対応出来ていない、という感じでしょうか。では他になにかありますでしょうか。

#### 17【小野委員】

もう一つ、ダメ押しするわけではないですが、2024年度から、ドライバーの場合は960時間の時間外の上限規制が始まります。短くなります。それに合わせて、今これはトラック業界の方しかほとんど知らないのですが、「改善基準告示」というドライバーの運転の仕方、働き方、全てに設けられているルールを改正するべく厚生労働省が動いております。その概ねの内容というのが、例えば拘束時間、運転時間という考え方があります。休憩時間と労働時間を足したものが拘束時間、これすら規定されているんです。

そして、運転時間であれば直接的な労働時間の中の一部の仕事なのですが、例えば連続して4時間運転したら少なくとも運転以外の時間に30分充てなければいけない、例えばそういった部分、1日休憩を除いた拘束時間は13時間を基本とする、15時間を超して16時間を超えてはならない、それに15時間を超えるのは週2回まで、とこのように細かく出来ています。年間3,516時間まで、月間は293時間、これをしっかりと守っていかないとこれまた大変な努力と認知が必要となってきます。

よく言われるのは、未遵守事項が多いと運送事業者は処分を受けるわけですが、これを実際のところ荷主さんが知らないということで、「東京まで明日の朝無事に荷物を届けてね」としてしまうと、ずっと連続運転で引っかかってしまうということもありますので、全体の労働そして「標準的な運賃」に合わせて「改善基準告示」というものを、是非とも荷主の輸送条件に当てはめるために知っていただけるような場と併せて、是非とも業界としてトラック協会も含めて、それをやっていくような場を作っていかなければいけないのかなと思っています。

#### 18【荒牧座長】

はい、どうもありがとうございました。他に何かありますか？

#### 19【三根佐賀運輸支局長】

今、荷主の皆様方、お聞きになられてなかなか辛い印象を受けたものですから少しだけ。もちろん、いまお話があった内容・背景で、「標準的な運賃」を国交省の方で告示をさせていただいておりますが、それに基づきまして、運送事業者さんの方からお話があれば是非ご検討いただきたい、前向きな検討をお願いしたいと思います。これは労働条件を改善していくために、また、人員を確保し継続的に運送を行っていくために必要なことだというご認識を、是非お持ちいただければというふうに思っております。

ただ、先程のお話ですと、単純に経費が上がってしまうというようなこともございます。それは確かにそうなのですが、そこと併せまして、運送会社様からそのような話があった際には、自社の荷の輸送の効率化が併せて出来ないものか、効率化を行うことによって従来と同じ費用で（単価は上がる）、ということも併せて、是非運送事業者と一緒にご検討をお願いしたいと思います。これは、その反対も同じで、荷主さんの方から運送事業者さんの方に相談があった際にも、運送事業者さんにおいても、輸送の効率化については是非前向きな検討をお願いしたいと思います。

#### 20【荒牧座長】

せっかく振っていただきましたので、議題の2の方の「令和2年度の対象輸送分野」として、佐賀県で決めました「加工食品の流通」及び「農産物の流通」については、今のようトラック事業者さんと発荷主さん、あるいは着荷主さんの方々の努力が平等であったらやれるよ、ということもあるということを検討してきたと思いますので、その報告から先におききしましょうか。事務局の方から「加工食品の流通」について検討した結果のご報告をお願いします。



資料4 佐賀県地方協議会の取組について（説明：佐賀運輸支局）  
加工食品の流通について

21【荒牧座長】

今のご説明に何か質問はありますか？

似たようなことであれば、次の農産物のことを聞いてからまとめてご質問を受けましょ  
うか？農政局の方からご説明をお願いいたします。

資料5 九州における物流効率化の取組みについて（説明：九州農政局）  
農産物の流通について

22【荒牧座長】

はい、どうもありがとうございました。ここまでで、ご質問ご意見ありませんか？

23【小野委員】

農政局資料の3ページ目をご覧になっていただけたらと思いますが、現状と、その右側に  
集約とありますが、集約拠点・出荷拠点を作るということで、現在大分、鳥栖、北九州の方  
にございます。最近では九州では関東向けの農産品がものすごく多い数で動いておりまして、  
現実に熊本でもそうですし佐賀でもそうですし、実際は、長崎でもそうでしたが実際にトラ  
ックを仕立てる時、左側のように産地の集出荷施設を巡回集荷するだけでも6～7時間か  
かっています。

漸くそれで、1車仕立てた後に東京や大阪に行くわけですが、例えば関東に行きますと、  
横浜の市場に卸して大田市場に卸して世田谷に卸して浦和に卸してということで、それも  
一カ所に卸せなくて市場内で4、5カ所卸していくのが現状で、それぞれ本当に8時間、そ  
して巡回集荷が6時間と、極めて長い運行時間の原因となっているのが左側、そういった形  
で集約ポイント・ストックポイントを作る。これだと集荷と幹線輸送が分離しやすいんです  
よね。簡単に言えば。ドライバーを別にすればすぐできます。幹線輸送はトレーラーを仕立  
てますと、今度は一旦農産品を集めますから、卸売市場ごとの車を仕立てることが可能にな  
ってきます。横浜、太田、世田谷、浦和へ行かなくて済みます。相当数の時間が集荷で、そ  
して卸売市場の巡回で納品をしなくていいということにもものすごく効果的であると思いま  
すので、是非とも進めていただきたいと思います。

24【荒牧座長】

はい、どうもありがとうございました。

「農産物の流通」の2つ目、青果物輸送効率化のためのJAさがの取組についてご説明を  
お願いいたします。

25【荒牧座長】

はい、今のご説明について、何かご質問ご意見ありませんでしょうか？

では、馬渡委員さん、お願いします。

26【馬渡委員】

九州は各県、佐賀県もそうですが、農産物輸送の割合が我々運送業者の中でも高いものですから、非常に関心があります。特に、やはり手積み手卸しがまだまだあるというのが、先ほどの残業時間やいろんな部分に影響しています。要は、若い人（運転手）が手積み手卸しに堪えられないということで、なかなか入ってもそういう仕事をさせるとすぐ辞めてしまうというような実状もありますので、運転手にさせるというのは無理だな、というのが現実でございます。ここに書いてありますように、産地側のストックポイントを作るというのをパレットとセットでやっていただければ嬉しいなというふうに思っています。

半面、着地の問題はまだまだ残ってまして、昔の運転手とかある程度年齢が行くと、トラックの運転が楽しくて、「地方で運転するのも楽しいけれど東京でも一度運転したいな」と思われるような方がたくさんいらっしゃいましたが、今の若い運転手さんは、技術不足や経験不足もあるのかもしれませんが、できれば都会の訳の分からない首都高には乗りたくないとか、いろんなことを考えながら運転している。これもまた敬遠する一つの要因にもなっています。

ですので、今全ト協の方でも全農さんともいろんなお話をさせていただいていますが、できれば関西圏も関東圏も中部愛知県辺りも、着地の消費地のストックポイントを作ってもらえませんか、というようなお話もさせていただいているところです。

これは、都心まで入らなくても箱根でもいいのですが、手前で関所を設けていただいて我々がパレットでポンと消費地のストックポイントに卸すと、後の域内輸送はその域内の方々になんとか配送していただけないかなと。最終的には消費者の方が買われる1個当たりの価格が少し高くなるのかも知れませんが、これも白菜1つをとっても200何十円の時もあれば50円の時もあるなというふうに、毎日見ていれば「なんでこんなに差があるのか」というくらい1個当たりの単価は変わりますので、その辺のところも加味していただいて、パレット込みで流通していただくとみんなが助かるのかなというように思います。産地のストックポイントは是非進めていただきたいのですが、パレット込みで消費地まで届けられるような方法を是非考えていただきたいです。それと、パレットのことだけ言うと、パレットが戻って来るとか、レンタルパレット屋さんに戻るとというのが非常にやはり低いようで、いろんな方の協力がないと、スーパーさんもそうですし、市場の仲卸しさんもそうなのですが、ちゃんと戻って来るといったような仕組みを考えないと、これはPDCAと一緒にです

からサークルが回らないというような状況でありますので、皆さんでお話ししながらでも前には進みたいなというふうに思っております。

#### 27【荒牧座長】

どうもありがとうございました。

今、資料6で説明されたこの2つの取組みは、トラック協会さんとしては望ましい方向性であり、残っているのが着荷主というか、市場の問題ということでしょうか。

#### 28【馬渡委員】

コントロールセンターもパレット化も、それからリードタイムを延長していただくことも、我々がお願いしているところです。

#### 29【荒牧座長】

わかりました、ありがとうございます。他に何かありませんか？

今まで何年かやってきて、成果ゼロだと怒られそうだから、少しは着荷主さんと運送業者さんが同じ方向を向いて動き出したのであればいいなという感じがしますけど。

他に何かありませんでしょうか。

#### 30【坂井委員】

佐賀県商工会議所連合会の坂井です。

先ほども座長の方から振られました、私ども商工会議所や商工団体というのは、荷主さんだけではなく運送業者さん達の声も聞いている中で、いろいろとお話を聞いているところでございます。

今、資料1を見ていて、16ページのトラック事業における働き方改革の推進ということで、国土交通省さんの予算があったのですが、前年が9,500万で今年度が8,500万と、大きくはないのですが金額が下がった要因はまず何かな、というのが1つ。予算の使い方も調査→調査というふうに来ているところで、本当に実効性がきちんと今後も出て来て、この調査をした上でこういう予算が付いていくという流れになっているのかなと。

当然荷主さん側に対しての「標準的な運賃」ということですが、やはり人手不足というところで、若いドライバーの方が入って来やすいような状況をもって来るという場合に、経済産業省なんかはいろんな業種に対しての補助金であったりIT化の補助金であったりを出していますけど、前にちょっと話したところで「トラック輸送関係ではなかなかそういうものが無いんだよね」という話を、直接社長さんから聞いたことがあります。

やはり、単に上げるだけではなく働きやすくするということに対していろいろな改善を、できるところとできないところもあるかも知れませんが、それをやって行かないといけないと思います。

私個人的には、やはり物流というのは「経済の血液」というふうに思っていますので、高齢化になっていったら、この頃のことかと思っただけですが、これは1つの例ですけども、スーパーのレジに行きましたら目の前にご高齢の方がお金を払っていらいつまでも待たないといけない、そうなる行くのかなというふうなことも思ったりしました。

それで、荷卸しをしないとけない、荷主さん側も待っているかもしれませんが、やはり卸すのにかなり時間がかかってしまったりする。ではそういったところにどういうふうに入っていくかとか、そういう事を考えていかないと少子高齢化というのは変わらない。

国としても、やはりそういった所にしっかりと金銭的な面でも力を入れていただいて、働きやすいやり方、それと馬渡会長も仰いましたけど、僕なんかでも東京とか大阪に行って、市内を走りたくないなというのは、なるほど確かにそうだなと。よく分かります。ドライバーさんだから「道はどこでもわかるでしょう」くらいにしか思っていなかったのですが、今聞いたところによれば「それはそうよね」と、では高速に乗って名古屋まで行く、そこまではできますが、そこから先は行けないな、というような感じです。そういったところを、今この協議会の中で話されたご意見というものをしっかりと国交省さんの方で取りまとめていただいて、出来ることと出来ないことがあるかも知れませんが、1歩でも2歩でも前に行ってもらえたら、というふうに思いましたのでお話をさせていただきました。

### 31【荒牧座長】

はい、どうもありがとうございました。

まだ、国交省さんの方からもお答えになることがあるかもしれませんが、最後まで行ってから時間を見計らってご質問を受けたいと思います。

最後の所について、事務局の方からご説明をお願いします。

#### 資料4 佐賀県地方協議会の取組について（説明：佐賀運輸支局） 今後の重点取組事項、方針等について

### 32【荒牧座長】

はい、どうもありがとうございました。

何かご質問・ご意見ありますか？

こういう目標設定というのはなかなかわかりにくいので、小野先生、アドバイスや評価項目について先生からご意見を教えてもらっていいですか？

### 33【小野委員】

このスタイル、実は他の協議会でも議論して来ましたが、各地域の事情に応じた形で確実に回るようなPDCAそしてKPIという数値目標の設定、これはまあ、別にこの協議会に関係なく普通の企業でも当然ある戦略の1つでございますので、是非ともこの形に沿って、

どう特色を出した形、こちらは加工食品ですが、どちらかといえば農産品の方が多いということですね。そういった形の色は変えていいと思いますので、是非、懇談会を作られるということですので、進められたらいいかと思います。

34【荒牧座長】

こういうやり方、方向性というのは一体いかがでしょうか？

35【馬渡委員】

すみません、概ねいいと思いますが、KPIの目標設定を、よく考えていただかないといけないのかなと。というのは、「標準的な運賃」の推進において、届出率を考えるのも良いのですが、やはり認知度は100%にしてほしいなと思いますが、届出率は100%にはならないと思います。うちの会員でも霊柩車の会員やいろんな会員がいて、特殊な業態に応じて届出ている部分もありますので、全部が「標準的な運賃で行きますよ」というふうには、多分ならないのではないかなと思います。努力目標で100%というのはいいと思いますが、KPIで100%という話になると、数字的にはなかなか厳しいのではないかと。先程も申し上げましたが、標準運送約款を出したところは100%運賃変更届を出していただくとか、何かそういうふうに変えていただくと嬉しく思います。

36【荒牧座長】

いかがですか？何か今のことでお答えになることはありますか？

37【事務局：佐賀運輸支局】

ご指摘ありがとうございます。

確かに、今は全会員を分母に入れておりますので、ご意見いただきましたとおり標準運送約款を届出ている事業者を分母とし、その中で100%に出来るだけ近づけていくというKPI指標として、トラック協会さんとともに事務局一同で取組を進めて行ければと思っております。

38【荒牧座長】

はい、どうもありがとうございました。

事務局にも注文があって、アンケートを取った時の回答率が悪すぎると思いました。だから、よく理解しているのかどうか、やはり一番重要な話なので、知らないなら知らないでしようがないから、是非100%アンケートが返ってくるようにしていただきたい、という感じがしました。だから、そのアンケート調査をそれなりにした時の認知度というものを出すときに、今のところはトラック業界だけにしかアンケートをされていませんよね。ほとんどまだ荷主さんの所には行ってないでしょう。調査項目や認知度というものは、その右側

に書いてあるように、やはり標準的な運賃の荷主への理解というのは、一体どうやるのかというのを知りたかったんですね。

その辺りは、この次くらいまでに皆さんで詰めていただいて、どういう手法があり得るのか、どういう事が効果的なのかということは、多分地域でも同じように議論されていると思いますので、是非そういう方法を議論してください。

そして、特にJAさんが先程出されて、今度懇談会が出来るということは、その1つの第一歩だと思いますので、加工食品についてもそれができないのかなど、いろんな事が検討課題となって残るだろうというふうに思いますので、是非そういうことを勉強していただければと思います。

今回の概要を事前に説明を受けた時に、やはりこういう作業をする時に一番重要なことは、先程少し出しましたが、こちらの側がまだ「標準的な運賃」について逡巡しているという状況だったら、多分荷主さんの方がもっと逡巡していると、あるいは聞きたくない話なのかも知れない。その話は話題として振ってほしくないよ、というふうになるなという気もしていました。ですので、荷主さん側に苦しくても何かそういうことをやっていく手法を、佐賀県バージョンで何か作っていく必要があるのではないかなというふうに申し上げた記憶があります。

私は、どういうわけかトラック協会さんの適正化の評議委員会に30年近く関わって来まして（開催場所である）この会場に来て毎回文句を言っていますが、いつもトラック協会側を応援する委員さんがおられて、「緑ナンバーは頑張っている!!」と発言されます。そういうところで30年くらい付き合ってきたが、少なくとも7、8年前まではとにかくもう減ぶかも知れないという感覚でした。これははっきり言うと、単価がどんどん安くなっていく過当競争が激しすぎると、即ち土建業もそうなのですが、同じように過当競争でどんどん単価が下がって労働単価が下がって、鉄筋工さんなんかは35,000円だったのが18,000円になったとか、そんなレベルで議論されていて、突然災害が起こった時に対応する人がいないと。だから荷主さんたちにとって、ハッと気がついたらトラック業界ももう青息吐息になっている感じの主たる原因は「過当競争」だったはずなのだけれど、もう5年くらい前から全然様相が変わって、いわゆる労働者不足というか、儲かろうと荷主さんが思っておられても、働き手がないから荷物を引き受けられない状態がすぐそこまで来ていることを、先程小野先生が言われたみたいに、2割くらいの単価が上昇しないことにはきっとこれは働き手がないかも知れない。

建設業は、外国人労働者で勤務契約しています。ところがトラックはそれが禁止されている。出来ないということになっています。ということになると、あまりいい手が見つからないということに来ているような気がします。

ですから、これはやはり話し合いで、ずっと議論を重ねて克服していこうとするか、もうギリギリのところまで落ち込んでしまった後で回復するか、2つに1つしかないような気がしますけど、やはり議論を重ねて何かやって行くしかないなというふうに思っています。

また、この取組みがそれに適しているかどうかということを見張りながらやっていただければいかなと思ひ、事前打ち合わせをしたところで発言させていただきました。是非これから先もそういう形を続けていただきたいと思ひます。

他に言い残したことがある方がおられましたら是非発言をお願いいたします。よろしいでしょうか、では事務局にお返しします。

○閉会の挨拶

国土交通省九州運輸局 自動車交通部長 田上 英昭

以上