

第14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

【日時】令和5年3月6日（月）14時00分～

【場所】（一社）佐賀県自動車整備振興会 3階大会議室

開会挨拶 佐賀労働局長 重河 真弓

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】

労働局長から話があったが、令和6年というのは佐賀にとっても重要な年で、SAGA2024国スポ・全障スポの開催が予定されており、会場となるサンライズパークもできあがって、いよいよそれらしい雰囲気になってきた。今、行政担当の人へ要件を持っていても「国スポ・全障スポが終わるまで待って」ということが多くて、中々、進まないという状況になっているが、トラック業界では令和6年4月から年間960時間以内の時間外労働の上限規制が適用されるようになる。

以前、トラック協会さんと話した時には、随分先の話だと思っていたが、いよいよ間近に迫ってきたということで、ここでの議論が重要なものになってきたなと感じている。これだけのいろいろな分野の方に参加いただいているので、実りのある協議会になればいいかなと思っており、ご協力をお願いしたい。それでは早速議事に入りたい。皆様方にお配りしている議事次第に従って進めていく。

議 事

1. 取組状況報告（説明：佐賀運輸支局）

（1）これまでの振り返り

（2）取組状況報告

<重点項目>

- ① 「標準的な運賃」の推進
- ② ホワイト物流推進運動賛同企業数の拡大
- ③ 改正労働基準法の周知及び理解の促進
- ④ 加工食品：ガイドラインの浸透
- ⑤ 農産物：輸送効率化の協議推進

◇2【荒牧座長】

いくつかの取組を全部一括して話をさせていただいたが、どこからでも構いので、何か意見、質問があればお願いしたい。

◇3【田中委員】

話の中に、どういう品物を運んでいるところが相談に応じていないか、というのがあった。私が所属する運送会社の話をすると、当社では郵便物の輸送も扱っている。

ご存知のように、2月に経済産業省が価格交渉や転嫁に後ろ向きな企業を公表したが、その中でも日本郵便は最低の評価だった。私は、この会議の中で3年ぐらい前から、再三、この郵便物輸送の話をしてきた。郵便物輸送は7月と12月が繁忙期であり当社もこの時期を中心に郵便物を扱っているが、去年は運賃が前年より安くなっていた。燃料価格や人件費が高騰を続ける中で、平然と安い運賃を出してくる大企業が未だにあるんだと本当にびっくりした。これはもうだめだということで、今、九州地区全部と全国の郵便物輸送業界で、運賃の値上げ交渉をがんがんやっているところ。さらに日本郵便の労働組合も同社に対して利用者からいただく郵送料金を上げるべきだと意見を出していると聞いている。今のご時世はどこでも値上げと言っている状況で、日本郵便もきちんとコスト転嫁のため郵送料の値上げをするべきであり、それで原資を確保してトラック事業者の運賃値上げをしてもらえばいいのだが、現状としては外部だけでなく自社の労働組合からもコスト転嫁のための値上げの必要性を言われているあり様。

そのような状況で、日本郵便からの回答は「九州とか、各地区で相談窓口を設けます。そこに相談してください。」というもので、この話は終わりである。これは、極端な言い方をすれば、日本郵便の窓口へ相談に行かないトラック事業者は運賃が上がらないということである。そんな状況であることを皆さんには知っていただきたい。

佐賀は基本的には、農産物がメインで、我々もトラック協会の会長と一緒にJAに要請を出して、一部運賃が上がっているところもある。今日はJAの西常務も来てもらっているが、まだまだ足りないので、今後よろしくお願いしたい。

それから、もう一つ疑問があるが、経済産業省の公表に先立って、中小企業庁が公表した価格転嫁が進んでいない業種には郵便が入っていなかった。しかしながら、その後に行われた経済産業省の公表では、冒頭でお話したとおり、日本郵便が価格交渉や転嫁に後ろ向きな企業として最低評価を受けていた。これがどういう事なのか分からない。今日は、公正取引委員会からも来られているが、どのような話合いがあって発表されているのか個人的に知りたいと思っている。いずれにしても、こうやって公にして発表してもらって、ニュースで取り上げてもらうというのが我々にとっては、交渉に際して一番いいということである。これからもよろしくお願いしたい。

◇4【荒牧座長】

ほかに意見はないか。

小野先生、数字がいっぱい出てくるので、気になるところを解説してもらおうと助かる。

◇5【小野委員】

運送事業者の方で、今回の目的である労働時間の短縮、雇用促進、そこで働く人の生活環境が上がってきたのかどうか、そこを見ていきたい。

運送業者の方は知っているが、全産業の人たち、あるいは荷主の方が知らないこととしてよく言われるのが、運送業者、特にドライバーについては、全産業の方に比べて、2割長く働いて1~2割安い給料をもらっているということ。これを時間単価でいえば6割程度しかもらっていないということになる。そのような中、労働時間の制限が2024年からトラックドライバーにも適用されるということで、最近では「2024年問題」としてよくテレビでも取り上げられるようになった。トラック業界は、基本的に労働時間が長く、賃金が安いということから人が集まらない業界になっている。ある意味、ワークシェアリングで労働時間を短くしようとしても、人がいないので結局できず、労働時間が長くなるということである。そういうことで、結局、長時間問題のルールは変わっても、どうかするとそれに対応、是正できない業者が続出するということが考えられる。これを改善するためには何が重要かと言えば、やはりトラック事業者が収受する運賃を上げることである。そしてトラック事業者はそれをドライバーにしっかり賃金として還元していくという取組につなげていかないと、この問題は延々と解決できない、これは確実である。よくエッセンシャルワーカーと言われるものの、運転手、乗務員にとってみれば、最悪の労働条件の中で働いているということとなり、改善されていないというのが現状である。

そこで、今回取組みを報告された内容を少しだけ解説すると、資料1の5頁の標準的な運賃についてだが、既に国の方で健全な持続可能な運送産業にしていくためには、標準的な運賃、こういう運賃が必要だということで国の方で示していただいた。佐賀県の協会会員の方は94.22%と高い率で標準的な運賃の届出は達成されている。しかし、標準的な運賃を届出しているということと、それを実際に貰えるということには、もの凄い大きなギャップがある。届出しているのは94.22%だが、実際にそれを貰っているのは、14頁の運送事業者210社の回答によれば、勿論この中の9割5分は標準的運賃の届出をしている訳であるが、ところが運賃交渉をしたのが、そのうちの3分の2程度、そして交渉した結果運賃を値上げしていただけたというのがさらに3分の1なので、実際には届出した事業者のうち20%の事業者しか値上げをしてもらっていないのである。これも実は数字のトリックがあって、標準的な運賃を満額獲得できたということは殆どなくて、満額獲得できた事業者は、多く見積もっても運賃交渉を行った事業者の半分程度がせいぜいである。つまり、標準的な運賃の届出をした事業者のうち、実際に標準的な運賃の満額をもらっているのは10%程度ということである。人件費や燃料価格の高騰のための原資を確保する必要があるにも関わらず、これまでの取組の中で標準的な運賃を届け出した事業者のうち10%の事業者しか届出した運賃をもらえていないという状況では、トラ

ック業界全体の賃金アップは非常に困難な状況。さらにトラック輸送の多層構造のもとでは下請事業者が収受できる運賃はさらに減額される。

このような状況を改善するためには、基本的には、国を挙げて、消費者も含めて、そして荷主業界、産業も含めて、トラック運送がこれからも我々の社会にとって必要というのであれば、それに対する態度を実態に合わせていく、運賃をもらうための交渉をしていく、適正な運送業者を集めていく、こういう取組を2024年、あと1年ちょっとしかないが、こうしたことから考えるとまだまだやらなければならないことがあるので、是非とも頑張ってもらいたい。

◇6【荒牧座長】

馬渡さん、標準的な運賃と現在のいわゆる物価高、それから賃金が上がり始めたとか、そういった社会的な状況の中で、運賃の上昇に向かった動きといったものは感じられるか。

◇7【馬渡委員】

自分のところの商品というか、運んでいる物を絶対に運送業者に頼んできちんと運んでもらわなければいけないと思われている業界の方は、本当に、すぐに反応をされている。只、そう思われる方は全国で見てもほんの一部である。我々から見ると、一生懸命、どんな荷物であってもきちんとお運びしようということで取り組んでいるが、「いやいやあなた達が運べないのなら別に白ナンバーでも構わない」と思われている節、感じがある。実際には、荷種にもよるが、既に白ナンバーで運ばれている状況もある。我々が、緑ナンバーで一生懸命効率よく運ぶ状況というのが、ご理解いただけていないのかなと思うことが現状ではある。

しかし、我々としても、先程、郵政の話がされたが、去年の12月16日に国土交通省の中で、大手の物流事業者たち、我々の業界で言うと路線とか、いわゆる大手の佐川さんとかヤマトさんとかいろんな方々を集めて、この時、国交省から日本郵政に声を掛けられた。しかし、日本郵政の最初の返事は、我々は郵便物を運んでいるので一般の物を運んでいるわけではないので、参加しないつもりだというようなことをおっしゃったらしい。それで、いやいや傘下の日本郵便輸送も含めて話を聞いていただきたいということで、説得されて、日本郵送と日本郵便輸送の両方が出てくることになった。その時、私も全日本トラック協会の立場で委員をしていたのでいろんな話をした。その時も話したが、「テレビの中で日本郵便さんが『うちが一番安い』とがががん宣伝されていたが、そういう風と言われるのが、十分に費用まかなってやって、一番安いと言われるのならいいが、先程の話にあったように安くしろと叩いてやられているのであれば、問題だ」という意見を言った。その後、どういう風になったのかは私にも分からないが、只、国の関与があるところが、認識を変えていただかないと、一般の企業の方が「あそこはあれで済んでいるなら、俺もこれでいいかな」と思うのは問題なのかなと思う。まだまだ、ご理解をいただいている企

業さんと全くいただいている企業さんと、こういうところに出ていただいている方は、ちゃんと話を聞いていただいている状況であるが、全国的に見ると、こういう場所に出でこないで、シレッとされている企業さんが多いというのが私の感想である。

◇8【荒牧座長】

そのわりには、運賃値上げのために商品の価格を値上げせざるを得ないというのはテレビでよく出てくるが、小野先生の説明によれば、数パーセントから10%程度しか標準的運賃が上がっていないということになると物流もどこかでもう止まりそうな感じがする。本当に大事にならないと何か動かないのかなと思ってしまう、私は土木工学をやっているが、私たちのところでは、フランスの労働組合の人が高速道路で農産物をぶちまけてストライキを起こすのをよく聞いていたが、日本でこのような事が起きた場合はどうするのだろう、高速道路でそんなことが起こってしまったらと、いつもそのようなことを考えていたんだが、何かやっぱり最後の最後までいかないと状況は変わらないのかなと、途中で治していこうという感じが出てこないといけないと思う。

運輸支局さんの方で、結構いろんなデータ、本気のデータが出てきていると思うので、これから先、いろんなところで分析されて、これでどうやって改善していくか、運賃を上げていく、あるいは適正な労働対価になっていくようなものにしていく努力を全部で頑張らなければならない、いわゆる社会基盤としての運送業が崩壊に近づいているというような、データを見るだけでも感じられる中身になっている。ですから、このデータを見せていただいて、ちょっと深刻さを感じており、これからも分析を続けていただいて、上にあげるようにして、適正な価格でいいと思うので、そうなるように皆さんで努力を続けていただきたいと思う。

それでは、議題2の周知事項に進ませてもらいたい。

2. 周知事項

- (1) トラック運送事業者の働き方改革関連法の施行に向けて（説明：佐賀労働局）
- (2) 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）
- (3) トラック運送事業に係る各種施策（説明：九州運輸局）
- (4) パートナーシップによる価値創造のための転嫁円滑化施策パッケージにおける取組について（説明：公正取引委員会事務総局九州事務所）

◇9【荒牧座長】

大量の周知事項の説明がありましたが、どこからでも構いませんが、何か質問があればお願いします。

◇10【宮原委員】

関係各位の取組状況に関して確認させてもらい、我々も身が引き締まる思いがする。個

人的な取組としては、私も信念と危機感をもって自分の会社の残業を縮めるべく、足掛け4年間にわたり活動してようやく月60時間以内という形で、トラックドライバーの残業も抑えることが今年ぐらいからできるようになった。これに伴って、残業が減るということは、同時にトラックドライバーの給料が減るということになり、そこをリカバーすべく給料をベースアップし、そのベースアップの背景として、勿論、お客様との交渉、自助努力等々血のにじむ思いをしながら取り組んで参った訳である。それで一応、結果を出せている運送事業者というのが、果たしてどれぐらいいるのかなと思うところである。私の会社の事業は、地場の配り仕事で長距離のトラックの仕事をやっていないので、取り組みやすかったというか何とか改善できたところである。長距離等々を主力でやっておられるところは本当に厳しい状況にあると認識しているし皆さんの意見もそうであると思っている。しかしながら来年には結果を出し、改善しないといけないわけであり、もちろん当社も改善のため様々な努力をしてきた。当社はホワイト物流推進運動に登録したし、働きやすい職場認証制度の認証もとった。安全事業所の認定(Gマーク)もとっている。しかしながら、先週、標準的な運賃を用いて見積もりを3つ程提出したところ、3つとも断られた。一生懸命頑張って、新規のお客様に対し適正な標準的な運賃でいただこうとしても、とれないということである。今までうちで取引させてもらっている企業に関しては、勿論、協力していただく企業もあり、協力してくれない企業もあるが一応結果は出ている。しかし、やはり新規で取ろうとしても標準的な運賃で受け付けてもらえないという現実があるといのは、今後、こういった形で取り組んでいくべきか、これまでの努力に対する結果が出ないという風になると、やる気が失せるというか、そういう事例がつい先週あったもので、それだけは、ちょっと報告させていただきたいなと思った。

それからもう一点、私は陸上貨物運送事業所労働災害防止協会というところがあって、その指導員という立場にある。これは、地元の運送業者を年に何社かパトロールして、どういう形で運行されているのかということを感じ取る場面があるのだが、2年程前に長距離をやられている社長さんが事務的なこととか法律的なこととかに疎くて、本当に何もされていなかった。例えば点呼もそうですし、残業の縮減など全く取り組んでおられなかった。当時、大型車を6台か7台か持っておられたが、今時、こんなレトロな運送業者があるんだと感じた。まあ、やりっぱなしだなと正直感じた。

ところが、今年、この企業は40台ぐらいにトラックの数が増えていたわけで、やりっぱなしの会社に仕事が来るという話である。その企業は仕事のほとんどが元請の運送屋に入れ込んでの仕事ばかりだったので、これは、業界の多重構造というものがそういったことを生み出しているかもしれない。それでも我々も業界の禪を締めなければいけないが、そういうところに本気で取り組んでいただいてももらわないと、取組、取組はいいんですけども、そうしていかないと正直者が馬鹿を見るようなことであってはならないと切に思う次第である。

◇11【荒牧座長】

小野先生、今の話、ちょっとコメントをいただきたい。

◇12【小野委員】

確かに一所懸命、資格をとって、健全な運送業者ということで、頑張っただけを出して、それでもいただけない、これは最悪のシナリオだ。今日は資料も多かったが、私、簡単に3つ程言いたいことがある。

まずは、燃料問題である。先程、標準的な運賃については、国土交通省から説明があったのだが、メーカーの方はよく知っているように原価計算というのがある。運送業も実はしっかり原価計算をされている。標準的な運賃はその原価計算を基に設定された運賃である。実は、その時の燃料単価は100円で計算されていて、これは4年前に計算されたものだ。今は、佐賀県では軽油の取引税も含めて調達価格はリッター130円ぐらいだと思うが、標準的な運賃はリッター当たり100円で計算されているので、それをとったとしても赤字である。そういう状況において、燃料サーチャージというものが実は2008年にできているのですが、これは、私がつくった制度ですが、全国で約3割届出が出ており、先程の話の中で3割くらいの事業者が燃料サーチャージを届け出ているという話であったが、実はいただけていない。一生懸命、健全な会社にして、そして一生懸命に届出をして、ある意味、国のつくった形に則っとしていても、最終的に荷主の間でいただけていない、すべてこれは、ドライバーの運賃を上げられる道はどこにも見当たらないということになる。

2つ目は、2024年度から改正改善基準告示が施行されるということなので、これをどうしていくのかということだ。荷主業界、運送業界、消費者もあわせた社会全体で運送業は必要不可欠な産業ではないという烙印を押してしまうことにならないように、頑張っただけが見えるような形で取り組んでいく必要がある。そして数字はKPIに含めていきながらフォローアップしていかないと2024年問題は目前なので頑張っただけ欲しいと思う。

3つ目は、今日の資料にはなかったのだが、これは運送業界だけの話になってしまうのですが、労働時間の短縮には当然ドライバーの労働時間の短縮のほか、運行管理者あるいは事務方の労働時間も出さなくてはならない。既に中小企業でも2020年から年間720時間の時間外労働の上限規制が入っていますから、そういう点で見れば、今回、いいような動きもあった。トラックドライバーは事故防止のために、乗務前、乗務後において対面による点呼を受ける必要があり、その際、当日の行先や運行指示、天候等の注意事項とかいろいろなこととかをドライバーと運行管理者が対面で確認していくのが基本だったわけですが、そうすると運行管理者や補助者は早朝から深夜までトラックが発して帰ってくるまで営業所に長時間詰めていないといけないという状況があった。

しかし、今年の1月から乗務後点呼については、自動点呼といって無人のロボット点呼というものが制度化され、それによって、人が居なくても点呼ができるような状況になっているので、是非とも事務方については、このような自動化を進めていただいて、早朝・

深夜については、無人点呼、いわゆるドライバーだけでやっていただいて、実施していただいたほうがよいと思う。よろしく願います。

◇13【荒牧座長】

今でも、先程のような管理が杜撰な会社、または社会保険未納会社というのは存在するのか。そういうところが、現実には増えていくようなことがあるか。

◇14【宮原委員】

当社の近場でも2～3社ほどそのようなトラック事業者が存在する。

◇15【荒牧座長】

建設会社の特に土木事業は社会保険に加入していない会社は、多分、一次は入れないと思うけど下請に入る場合もあるから、そのような場合は法令遵守という意味合いで抜けているのではないかという話になっていて、いわゆる労働賃金の水準が下がっている要因になっているようなことを分析して、改善に向けた提案したことがある。公正公平な競争の環境という面では、土木業界とトラック業界では、バックグラウンドの違いというのがもの凄く大きいような気がする。そういう公正公平な競争を担保する仕組みがきちっとできていないと、労働時間を縮めていくためにルールを厳しくする方向の施策だけではルールを逸脱する事業者が必ず現れるため、十分な改善には繋がらないということは当然ご理解していただいているものと思う。そこで先ほどの宮原委員のような話が出てくるんだと思うけれど、そういうことまで、総合的に含めたことをやっていかないといけないという感じは、建設業の中では起こっている。土木ではいろいろ進んでいるが、建築の方は、民一民の契約ですから皆さん達と同じような仕組の中で動いているものと思うが、そういうところで非常に大きな問題となって、自分たちで首を絞めている。すなわち、建設業界に人が入ってこない、多分、建設業の平均賃金は、トラックの運転手さんより少し安いぐらいの水準だと思う。そういうことやっていると、もう危ないなという感じがして、多分、災害等が起ころしても対応できる会社がいなくなることを恐れて、我々は、いろいろなことをやってきた。その中でトラック業と土木建設業のところの労働時間のことを一生懸命調べたことがあるが、やっぱり公正な取引、競争にならないと絶対にまずいということは思うので、いろいろなところで公正取引委員会がどういう形で今から参入されてくるのか非常に興味をもって聞かせてもらいましたが、これだけではなくて、いろんなところの国の機関が共同して対応していく必要があると今聞いて感じた。余分なことを言って申し訳ない。

他にないか。最後までいかせていただいてから、また、元に戻っても構いので最後まで行かせて下さい。それでは議題の3になるが、今後の取組について事務局の方から説明を願います。

3. 今後の取組

(1) スケジュール等（説明：佐賀運輸支局）

◇16【荒牧座長】

基本的には、これまでやってきたことの継続事案が多いようだが、今後も継続して取り組んでいく方針であるが、よろしいか。大枠は変わっていないと思うが、只、緊張感が2024年に向けていろいろ高まってくることだろうから、また、先程おっしゃったように、それに向けて今までやってきたけれども、こういう点がまだ問題として残っているというような点があると思うが、こういう方針でよろしいか。〈異義なし〉

それでは、私からの質問となるが、この協議会は2024年以降も続くのか？

協議会の立ち上げ当時は2024年までの期間限定という認識でいたが、この協議会自体、地方協議会、各県でつくられたものは継続すると思っていかが。

◇17【事務局（九州運輸局）】

本協議会については、トラックドライバーの時間外の労働時間が短くなるということで、そちらの方に向けた形でこの協議会というのは、中央、それから全国の各県に設置されたところである。当然のことながら2024年には、時間外労働時間の規制がされことになるが、その時点をもってこの問題が解決するものでもなく、また新たな課題ということも出てくるのが考えられる。そういうことも踏まえて本省の方に確認したところ、引き続き、この協議会はトラック運送事業者と荷主、それから関係省庁、団体が集まる貴重な場であるということで今後も継続していくという形で回答をもらっているところ。

◇18【馬渡委員】

トラック協会の会長の立場として言わせてもらおうと、今後のスケジュールの部分で、KPI(目標)の届出率が100%というのはあっても別にいいが、先程から宮原委員や小野先生も言っていたように、本当にこの標準的な運賃に近づきましたか、というのをKPIで定めていただければと切に思う。これはもうあらゆることを言っていけないとそれには近づかないだろうなという思いから、やはり折角KPIを定めていただけるのなら、実質、そういう風に回答していただいたところが本当に何%あるのかという部分も、していただきたいというのが1点である。

2点目は、先程、公正取引委員会の方から話があったが、公正取引委員会の資料14頁に、我々が見るとこれ全部じゃないかと思う部分、労務費、原材料費、これは車両を買ったりする費用も、油の費用も含めて、それからエネルギーコスト、これは軽油費、これらは我々の事業で言うと、運行3費そのものである。運行するにあたってすべての項目が値上がりしているという状況であるが、先程話があったように間接費の部分も大事ですよとおっしゃっていたが、我々、ほぼほぼ100%上がらないことに対して、運行3費プラス固定費が上昇しているのに、中々、上げていただけない状況があるというのは、

本当にみんな苦しんでいる状況であるので、全国的に言っても、来年の3月までに廃業しようと言っている事業者さんも結構いる。状況がちょっと厳しくて、中小企業だと大手企業が元請になられて、その下で、一次下請なのか二次下請なのかでやられているところは、もう、改善の余地はないと諦められて廃業しようという事業者も結構出てきている。我々も協会として、そういうところに、何とか続けられるように「頑張りましょうよ」という話はしているのだが、今言ったように、もうすべて、労務費、原材料費、エネルギーコストで運行3費は全部どうしようもなく、他に余地がない状況なので、折角、いろいろな目を向けていただいて、13社公表していただいたフォローアップも是非していただいて、そういう方々の状況も見ながら、一番悪い方々が13社、あと4000社程に問題があるということであれば、どういうことをしましたかというのは、是非、突っ込んでいただくと、この1年の間に随分改善されるものが出てくるのかなと思う。また、依然としてエネルギーのコストは下がらないし、政府がリッター35円下支えをしていただいた上で、今さっき言った価格だから。そういうことまで考えると、政府がずっと延々と下支えをされるというのは、税金が結局また上がるという話になるのしょうから、その辺も是非フォローアップというか、4000社余りの方々のその後はどうされたのかというのは、是非追ってもらいたいなと思っている。

もう一つ、農水省さんの資料3の8頁、青果物流通標準化ガイドラインの骨子の中にあるパレットの話について、私はパレットの話は、ずっとしましたので、何とかリターンナブルなパレット、SDG'sも含めてやりましょうよ、という話をしているけれども、場内物流のトラック予約システムの部分について、農水省さんに限らず、他の企業さんも同じだが、予約システムをバラバラに導入されている。そのため「うちのシステムに合ったトラックしか予約はできませんよ」みたいな変な話を耳にする。予約システムを入れられるときは、荷主の都合で「この会社のシステムを入れるから、うちに出入りするトラック事業者もここを採用しなさい」という話では、膨大なトラックが入ってくるので、特に市場なんかはいろいろな会社が入ってくるわけで、共通してみんな使えるように、携帯を持っていれば携帯のアプリにするとか、そういう汎用性のある予約システムにしていだかないと、全員が参加できないというようなこともあるので、一部の話ではあるが、そういうのも気を付けながら進めていただきたい。

◇19【オブザーバー（公正取引委員会九州事務所）】

先程、申し上げたとおり、当委員会では、令和5年3月1日にアクションプランというのを発表して、注意喚起を行った4000社のフォローアップ、公表した13社のフォローアップ、こういったものを明確に約束して取り組んでいく。また、コストに労務費の占める割合が高い業種に関しては、特に注目して、その業界を重点的に公正取引委員会でも書面調査を実施していきます。なお、私どもが調査をして把握していくようなものについては、そういった重点的なものを取り組みながら、きちんと対応していきたいと思うので、事業者の皆さんも、問題だと思われるような行為については、具体的な情報提供をお願い

したい。

◇20【オブザーバー（農林水産省九州農政局）】

場内物流のトラック予約システムに関して汎用性のあるものということであるが、確認して、回答いたします。

（後日、以下のとおり回答あり）

トラック予約システムに関しては、昨年度の農林水産省の予算において「EPARK」を活用した実証実験を行った。

「EPARK」はスマートフォンにアプリをインストールすることで利用可能であり、端末等の設置は必要でないことから汎用性がある。既に横浜丸中青果本場、東京青果、JA全農青果センター等の卸売市場で導入されている。

◇21【小野委員】

2024 年問題近づいてきました。今年度は本当終わりなので、来年の1年をかけて、来年の4月、本当に労働基準法に基づいた改善基準告示の遵守も含めて、トラック業界がしっかりいい産業になるように、1年間、頑張っていて欲しいなと期待している。

◇22【荒牧座長】

他ありませんか。最後にこれだけ発言したいという方はおられせんか、大丈夫ですか。

先程、小野先生が言われたみたいに、2024年というのが、もう来年の4月、あと1年になってきたので、先程、皆さんの貴重な報告を受けて、それに向けて準備してきたけど、結局、逆に悪貨が良貨を駆逐することにならないように、十分な施策を行政の側もとっていただきたいということをお願いされていたので是非宜しく願います。

私、この前の打ち合わせの時に、公正取引委員会の方がオブザーバーとして参加されると聞いて、ちょっと何か嬉しくなったというか、懐かしくなった。土木業界、特に建設業にとって、公正取引委員会というのは、一番、難敵だった。土木業界で一番の最大の悪事は談合である。談合やって価格を吊り上げた、運用だといって、それで公正取引委員会からいつも怒られているというのが我々の状況だった。しかしながら談合の時代は大体終わり、かつての土木業界のような敵はトラック業界にはいないので、これから先はこういう風に、先程、宮原委員が言われたみたいに標準的な運賃、小野先生からは燃料費をリッター100円で計算した標準価格だよとおっしゃったが、それで出したものが、荷主から相手にもしてもらえないという状況を、公正取引委員会のお力もいただきながら、少しでも改善していくことが必要。先ほど馬渡委員もおっしゃった標準的な運賃からどれくらいのところで妥結したのかというようなデータも踏まえつつ、発注には発荷主だけでなく着荷主の影響も大きいという業界特有の事情も考慮しながら、標準的な運賃の収受のためにネックとなっているところをチェックするとともに、公正取引委員会さんは、荷主がトラック事業者よりも上位にあるという形を利用して買い叩きをおこなっているこ

とを調査していただけるのであれば、多分、トラック協会さんたちの方からもそういう情報が入ってくる可能性が高いと思うので、九州で公正取引委員会の職員数が 30 何名というのは、ちょっと少な過ぎる気がするので、もうちょっと頑張って、人手を増やして、しっかり取り組んでいただくとありがたいなと思う。

ある程度、公的な機関が参入しないとなかなか動かないというのが日本の国のようなので是非お願いしたい。これからも本協議会は続きそうであるものの、私も高齢になり引き続き議長を続けられるか分からない。私の仕事も終わったかなと思っているが、これから先も皆さんたちが集まって、いろいろ考えることは非常にいいことだと感じているので、是非、本協議会は継続して続けられれば良いと思う。それから、もし 2024 年過ぎても協議会を継続していく場合は、改善基準告示の改正前・改正後の状況をモニタリングすることを提案したい。こういう施策が労働時間を締めあげているといった場合も想定される。また、適正化するということの効果が、先程言ったように必ずしも制度が悪くて動かない場合も考えられるので、そういったものも含めて、モニタリングをちゃんと進めていかれることをお勧めしたいと思うので、是非、継続してこの協議会が適正な労働環境づくりに機能するようなことを祈念している。

以上

閉会挨拶 九州運輸局自動車交通部長 三根 徹