

# 第14回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長崎県地方協議会 議事録

## 日時

令和5年3月23日（木） 14時00分～16時30分

## 場所

長崎県トラック協会 研修会館

## 出席者

|        |   |
|--------|---|
| 宮原 和明  | 長崎総合科学大学 名誉教授                               |
| 小野 秀昭  | (株) 運輸・物流研究室 取締役フェロー                        |
| 岩崎 直紀  | 長崎県中小企業団体中央会 専務理事                           |
| 山口 裕志  | 全日本運輸産業労働組合連合会 長崎県連合会 執行委員長                 |
| 大久保 一彦 | 長崎県農業協同組合中央会 専務理事                           |
| 渡辺 隆志  | 日本ハム(株) 諫早プラント 商品統括事業部生産管理課プロモーター<br>(代理出席) |
| 安高 向志  | (株) エレナ 総務部総務課長 (代理出席)                      |
| 飛永 哲郎  | 日本通運(株) 長崎支店 支店長                            |
| 竹岡 武   | ヤマト運輸(株) 長崎主管支店 安全推進課 課長 (代理出席)             |
| 河内 武彦  | 長崎運送(株) 代表取締役                               |
| 井石 八千代 | (株) 井石 代表取締役                                |
| 佐藤 正文  | 長崎雲仙運輸(有) 代表取締役                             |
| 西辻 松好  | (株) ミラージュ 代表取締役                             |
| 永野 貞光  | (有) 有馬運送 取締役会長                              |
| 馬場 邦彦  | (公社) 長崎県トラック協会 会長                           |
| 大石 公嗣  | 長崎県 産業労働部 雇用労働政策課 総括課長補佐                    |
| 斉藤 将   | 長崎労働局 労働基準部 部長 (代理出席)                       |
| 三根 徹   | 九州運輸局 自動車交通部 部長 (代理出席)                      |
| 福島 和則  | 九州運輸局長崎運輸支局 次長                              |
| 松尾 佳典  | 九州農政局経営・事業支援部 食品企業課 課長 (オブザーバー)             |
| 井形 高大  | 九州農政局経営・事業支援部 食品企業課加工食品輸出産地育成係長 (オブザーバー)    |
| 大泉 智彦  | 公正取引委員会事務総局九州事務所 総務管理官 (オブザーバー)             |
| 福島 浩史  | 長崎県地域振興部交通政策課 課長補佐 (オブザーバー)                 |

## 議 題

1. トラック運送事業に係る各種施策について
2. 長崎県地方協議会の取組について
3. 公正取引委員会の取組について
4. 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）の改正内容（トラック）について
5. 九州における物流効率化の取組について
6. その他

## 資 料

議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図

- 資料 1 トラック運送事業に係る各種施策について
- 資料 2 令和3年度標準的な運賃に係る実態調査
- 資料 3 中継輸送の普及・実用化に向けた取組みについて
- 資料 4 長崎県地方協議会の取組について
- 資料 5 加工食品物流のアンケート調査結果について
- 資料 6 公正取引委員会の取組について
- 資料 7 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）の改正内容（トラック）について
- 資料 8 九州における物流効率化の取組について
- 資料 9 取引適正化に向けた取組について

## 開会挨拶

（九州運輸局三根自動車交通部長）

本日は大変お忙しい中、本協議会にお集まりいただきありがとうございます。皆様方には日頃より九州運輸局の施策の推進にご協力をいただいておりますことを大変感謝申し上げます。新型コロナウイルスの感染拡大から3年が経過し、感染拡大に関しましてはマスクの着用ルールの変更や5月には第5類感染症への移行に繋がっていくところです。

一方で業界では燃料価格の高騰や世界的な物価高の影響によりトラック運送業界は大変厳しい状況であると認識しております。自動車運送事業者に対する時間外労働の上限規制適用まであと1年となりました。4年前に法改正がなされ、いよいよあと1年というところになってきております。報道等では2024年問題という呼ばれ方を昨今されており一般的にそういう言葉が使われるようになってきました。本協議会に関しましても5年前は労働局と運輸局で立ち上がったわけでありまして。2024年問題、物流危機といわれる状況になり、様々な省庁にご協力いただけるような状況になってまいりました。そうした中で国交省、経産省、農水省の三省が合同にて中央で「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を開催しておりますけれども、その中では物流効率化の対策を行わなかった場合、約14パーセントの輸送力が不足することになるという試算結果も示されているところです。物流事業者の皆様、荷主企業の皆様、消費者の皆様、一体となって取り組まなければならない社会的問題になっています。昨年12月にはトラックドライバー

の改善基準告示の改正が公布されております。改善基準告示を遵守していただきトラックドライバーの過重労働を防ぐということはドライバーの方の健康の確保また安全の確保、職場環境を良くすることで人材を確保することに繋がることであり、きわめて重要な取り組みになるということをご理解いただければと思います。一方で、同告示を遵守するためには、トラック事業者の皆様だけでは対応に限界があるのではないかという声も聞こえてまいります。もちろん荷主の皆様にもご理解とご協力をいただくことが不可欠であろうと思っております。国交省といたしましても、厚労省や関係団体の皆様と連携をし、告示の周知徹底を図っていきまるとともに貨物自動車運送事業法に基づく働きかけや要請等の法的措置を通して荷主の理解協力について一層の取り組みを進めてまいりたいと思っております。

また燃料価格をはじめ様々なコストが上昇している中で、コスト上昇分は適切に運賃に転嫁をすることが大変重要であるということから、標準的な運賃に基づく価格交渉と燃料サーチャージの導入等によって適正な運賃収受につなげてトラック事業者だけが負担をかかえないということが必要でございます。私どもも引き続き、各種取り組みを通じて荷主企業の皆様、消費者も含めて周知・浸透を図ってまいりたいと思っております。本日はオブザーバーという形で公正取引委員会の九州事務所様にご出席をいただいております。価格転嫁の取り組みに関しまして後ほどご説明をいただくことになっておりますので、よろしく願いいたします。本日はコロナの関係で2年ぶりの対面での開催という風にお聞きしております。せっかくの対面の機会です。あと1年に迫ったところで皆様の忌憚のないご意見をお聞かせ願えればと思います。よろしく願いいたします。

## 議題1（トラック運送事業に係る各種施策について）

資料1・2・3により説明（事務局：九州運輸局自動車交通部貨物課）

（西辻委員）

先ほど標準運賃の収受の話があったが、標準運賃は荷主だけでなく運送会社自身にとっても遠い存在になってしまっている。荷主を訪問して説明はしっかり行っているが、荷主が比較的理解があって内容のいいところは上げてもらえるが長崎県の場合はほとんどだめですね。だからトラックが不足すると運賃が上がるが、コストが上がったから上げてくれというのは非常に難しい。本日はアドバイザーがいらっしゃっているので、是非いい意見を教えていただきたい。長崎県は運賃交渉についてはほとんど進んでいないだろうと思う。どうぞよろしく願いいたします。

（小野委員）

標準的な運賃の実効性の話で、標準運賃の届出については先ほどご紹介もありましたように、長崎県は85%ということで、皆さん頑張って運送事業者は届出をしています。届出するのと、適用するには格段の違いがある。ですので実際に個別の事業者が自社の荷主に対して交渉をしていかなければならないが、一般的に荷主は標準運賃について知らないというのが大半なんですね。ですので荷主セミナーなどで標準的な運賃あるいは運送事業者の苦境をしっかりと説明してい

るんですが参加する荷主が少ない。なのでいきなり運賃を上げてくれといっても知らない、A社が上げてくれと言うならB社に乗り換える、という荷主もいるのが全国共通の事項。ではどうするかということだが、先ほどおっしゃっていたように車が足りなくなれば運賃が上がってくる、需給バランスですね。今のところA社がだめでもB社に頼めば今の運賃で大丈夫という慣習、考え方が成り立っているのは今のところ車が足りなくなるとは言われていても余っているという状況のせいかもしれない。そういう点で見れば、ある意味、しっかりした運送事業者が業界に根付いていて、不当販売をする事業者は退出してもらおうという強硬な姿勢が必要なんだろうと思います。そういう点でいえば、トラック適正化事業の取り組みが重要となってきますので、そういった動きを適正化事業には行っていただきたいと思います。

もう一ついえば、標準的な運賃はなかなか適用できていないが、原価計算、荷主の方はご存知と思うが、標準的な運賃は1L100円で計算している運賃。今のところ長崎は1L130円を超している状況。30円はとれていない原価にも関わらず、標準的な運賃が適用できていないということは、コスト倒れになっていることは明らかですので、1L100円が原価の標準的な運賃をしっかりと適用していただきながら、別途、30円分は燃料サーチャージとして収受することが出来ますし、燃料費高騰は世界的なもので運送事業に限らないものです。お互いにコストの分担をしていかないと運べなくなる状況がもう数年後に来てしまいます。

(宮原座長)

標準運賃の適用について、九州内で長崎県より進んでいる事例がもしあればご紹介をお願いします。

(三根委員)

進んでいるといえるかわかりませんが、荷主と運送事業者がパートナーシップ、例えば商品を作ったり野菜を作ったり、同じ一貫したお客様のところに商品を届けるためのパートナーなんだという認識を持ってもらう必要がある。そうしなければ、今後、運送業界の人手不足であるとか労働環境を上げていくためにも運賃を確保し、原資をしっかりと確保していかななくては、もう物が運べなくなる、せっかく作ったものをお客様のところに運べなくなってしまうということでこの協議会を開いている。着荷主・発荷主、運送事業者がしっかりタッグを組んでやっていただく必要がある。先ほど小野先生からも説明があったとおり、ルール違反をしている運送事業者が得をするような世界があってはいけない。しっかり我々が目を光らせて、市場から退出していただかなくてはいけないということも取り組んでいく。例えば、大分県、福岡県はパートナーシップ構築宣言、大分県の方は経産局の働きかけもあって3月が重点月になっているが、トラック運送事業に限らず全業種において、適正な価格転嫁を進めていく取り組みを推進している。特に大分県においては、トラック業界から大分県に価格転嫁の推進に関して強く要望していた。その関係で価格転嫁に関する県内の荷主団体、行政の皆様と連携協定を結び、適正な価格転嫁ができるようにしていきましょうというのが2月末にあった。大分県のホームページを見れば載っている。それを見た福岡県知事が当県もということで、それは経産省の後押しではなく、同様のメンバーでやっている。こうした動きが九州各県に広がっていけばきっかけとなりいいのではないかと思う。気運を作っていくことは非常に大切と思っている。それから、地道にやっていかなければならな

いが、トラック協会も標準的な運賃をしっかりと粘り強く、こういう仕組みになっているんですと荷主に理解してもらえようとお話いただく。単に標準的な運賃はこれなのでお願いしますというやり方はやっていないと思うが、粘り強く説明していただきたい。ぜひ荷主の皆さんもそれを聞いていただきたい。大手運送会社も荷主にもなる会社であるのでしっかりとご対応いただきたい。

(馬場委員)

今気運の話が三根委員からあったが、大分県は県との繋がりがよくできていて、いい環境づくりができており非常に良いことだと思いました。先日、トラック協会の理事会があったわけですが、長崎県内の事業者が532社位だったんですが、今回、527社くらいまで減ったというような状況です。この中で佐世保地区1社、島原地区1社の農産物を運んでいる会社で後継者がいない、採算が合わないということで運送事業を辞めるという話を聞きました。2024年問題があと1年というところにきまして、おそらくまだまだ運送事業から撤退する会社、もしくは倒産する会社が出てくるのではないかと非常に心配しております。特に長距離運送につきましては中継輸送とかフェリーを使ったモーダルシフト等色々やってはいるんですけど、同じ運送会社同士が協力しあって相互運行等色々なやり方の運行をやらないと、あと1年に迫っておりますので、協力してムードづくりも必要だし、色々取り組んでいきたいと思っております。

## 議題2 (長崎県地方協議会における今後の取組について)

資料4・5により説明(事務局:長崎運輸支局)

(小野委員)

資料の16ページ、17ページあたりを見ていただきたいと思います。トラック協会の会員で加工食品を運んでいる運送事業者67社の回答結果なんですけど、ここで重要課題というのがあります。荷待ち時間の削減、荷役時間の削減、受発注条件の見直し、検品時間の削減もあります。実は削減すればいいというものではないんです。で、この中で内容がちょっと異なっていて、検品必要ですよ、荷役、基本車両に乗せなきゃいけない、これも必要なんですよ。受発注条件、当然必要です。重要なのは必要ではないものは要らないということですよ、荷待ち時間、これ何も生まない時間なんですよ。何も生まない時間は削減するに越したことはない。これをどうやって削減するかを一生懸命荷主も、物流事業者も考える必要がある。じゃあ荷役時間とか検品時間とか、これについてももしも有料化されていけば、トラック運送事業者の運転手に補助をつけることができるんです。原資があれば。トラック運送事業者の長時間労働については減らすことができるということです。問題は荷待ち時間だったり、荷役作業だったり検品作業が有料化されていないことがトラック運送事業者にとっては問題だということです。なので問題は有料化されているかどうかを聞いて、有料化されていない場合には、無料作業の押し付けになってしまいますので、運賃には入っていないので、有償化されていないものについては見直すというのが荷主の立場、責任だろうと思います。

(宮原座長)

事務局の運輸支局から農産品を対象分野にするという提案がありましたがこれについてはいか

がでしょうか。

(大久保委員)

令和5年度から対象輸送分野に農産物を追加するとのことですが、対象輸送分野とした場合に、今後具体的にどのような取り組みを行うことになるのか見えてこなかったのが教えていただきたい。資料の25ページに荷主企業を訪問とあるが、ここに農産物が入るのか教えていただきたい。

(長崎運輸支局)

ご認識のとおり25ページに記載している取り組みを農産物についても取り組む予定です。

(宮原座長)

令和5年度の取組計画について事務局より提案がありましたが、これに対するご意見、追加の提案等ありましたらお願いします。

(井石委員)

対象輸送分野に農産物を追加することについて、農産物の輸送については九州農政局の方が現状や特性、課題を一番理解されていると思います。本日はオブザーバー参加ですが、次回是非協議会の委員に入っていて、取り組みについてのアドバイス・フォローをしていただけないかと提案、要望します。

(宮原座長)

九州農政局、いかがでしょうか。

(九州農政局)

問題ありません。

(宮原座長)

では、次回から九州農政局も協議会の委員に入ってくださいとしたいと思います。

(三根委員)

佐賀と熊本の協議会においては、農産物だけの検討委員会を別に立てていて、九州農政局も委員に入ってもらっている。農協と農産物を運んでいる運送事業者と支局とで農産物に特化した形で集中的に協議している。どの県も農協から直に受ける運送事業者にも参画してもらっている。今九州農政局に協議会に入ってもらった方がいいという話があった。協議会で決定した事項なのでそれは良いが、話がぼやけないようにしたほうが良い。トラック地方協議会で協議した方がいいのか、農産物の関係者だけで別に協議した方がいいのか考えていく必要がある。

(西辻委員)

佐賀の一部と福岡県のJAと一緒に完全パレット化をやっている。パレットの回収費用とか集配

も原則一か所積み一か所卸しで話がついていると聞いた。九州農政局の方で話を知っていればお聞きしたい。

(九州農政局)

後ほど九州各県の農産物輸送について説明するので、その中で説明します。

令和4年度の取組報告と令和5年度の取組計画については、異議なく承認された。

### 議題3 (公正取引委員会の取組について)

資料6により説明(オブザーバー:公正取引委員会)

(小野委員)

トラック運送事業業界の賃金は低くなっているが、これは荷主との協議によって運賃をあげなくてはならないため。荷主に改善を求めていけるような動きをぜひ公正取引委員会にはお願いしたい。もう一つはトラック業界の中の問題がある。荷主、元請け運送会社、下請け運送会社がいる。孫請け、曾孫請けまでいる。荷主は標準的な水準の運賃を払っている、と言う。それを追っていくと、荷主の物流子会社が15パーセントくらい持って行って、元請けの運送会社が10パーセントくらい持っていく。下請けが10パーセントくらい、実運送会社のところではもう半分くらいになっていて、とてもじゃないが標準的な運賃に届かないということが起こっている。ぜひとも運送業界の中で、取引環境の中で自社の役割をしっかりと見つめて、下請けを使っている運送会社にとっては自社の原価計算プラス下請けの原価計算も考慮した運賃で荷主と交渉していただきたい。そうしないとマージンを引いていくと下は運賃を十分収受できないということがあるので、ぜひ下請け分も考慮した交渉をやっていただきたい。下請けから見ると元請けがいるから真の荷主と交渉する場がない。そういうことがあるので、元請けと下請けで協議をしっかりと行って同業者間でパートナーであっていただきたい。同業間での交渉がうまくできていない場合には、同業種間の取引を規制する下請法があるので、もしそういった状況があれば是非中小企業庁、公正取引委員会が声を聞いて元請けに改善を促していただきたい。

(馬場会長)

長崎県の場合は農産物が非常に多く、特に島原地区、平戸地区は距離的に長いところが多い。今までは関西の運送事業者や中部あたりの運送事業者、庸車会社が来ていたが、運賃や距離のことがあり協力会社が長崎に入ってこなくなった。なのでなるべく長崎県内の事業者を庸車しているところ。小野委員のおっしゃったとおり、庸車の費用もしっかり支払っていかなければ2024年問題も解決できず協力会社も来てくれないのではないかと思うので、しっかり荷主会社と交渉して関東関西に協力会社のできるようにトラック協会としても協力していきたいと思う。

### 議題4 (自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(改善基準告示)の改正(トラック)について)

資料7により説明（事務局：長崎労働局）

（馬場会長）

2024年の規制について一番の懸念はトラック運転者の給与が減ったとき、退職者がかなり出てくると思う。全ト協の支援を受けながら長崎県トラック協会が緑ナンバーを使ってくれというコマーシャルを出している。おそらく、白トラといわれる個人の業者が出てくるのではないかと非常に心配している。関東では白トラの業者が出てきて大量の荷物を運んでいる、フェリーに乗せて走っているという話も聞いている。トラック運転者は給料を稼ぎたいという人が多く、その生活バランスが崩れた場合にはどうしても営業トラックから離れて白トラをする、もしくは別業種に転職してしまうということが起こる。もう既に決まったこととは思うが、特に長崎や鹿児島、奄美など地方について延長や緩和ができないかと非常に思っている。あと半年で簡単に延長、緩和はできないと思うがトラックドライバーが減って運送事業者が減っていくのではないかと懸念している。

（小野委員）

確かに労働時間が規制されてしまうと今まで通りの賃金体系だとドライバーの手取りが減り、さらにドライバーの魅力がなくなってしまう。なので、賃金体系自体を変えていかないとさらにドライバーが逃げていってしまう。もう一つ、白トラには二つあり、一つは荷主の自家用トラック。改善基準告示は運送事業者だけではなくて、荷主の自家用トラックも対象になる。もう一つは砂利・砂運送に多い。砂利砂を買い取って販売するというので、運送事業者ではないが、これも自動車運転者ということで改善基準告示の対象となる。しかし国土交通省は白トラックについては運送事業者ではないので全く権限が及ばないため、取り締まりができない。改善基準告示の対象であるので、基準を守らず仕事を奪っていく、市場を荒らしていく事業者がいた場合はぜひ厚生労働省、労働局で取り締まりをしていただきたい。

（事務局）

労働者が改善基準告示を遵守できているかが問題であって、運送事業の許可の有無は関係がない。しかし労働者が長時間労働になっていないか、健康状態の管理をできているかという観点で監督をしていくので期待に添えるかわからないが、その中で白トラにあれば当然対象であるため指導していく。

## 議題5（九州における物流効率化の取組について）

資料8により説明（オブザーバー：九州農政局食品企業課）

（宮原座長）

先ほど井石委員より九州農政局に委員になっていただくことについて、九州運輸局より他県で農産物に特化した検討部会を設けているとの話がありましたが、本協議会の対象輸送分野に農産物を追加することと、九州農政局を委員に追加することについて九州運輸局、よろしいでしょうか。

(三根委員)

問題ありません。

(宮原座長)

九州農政局を委員として追加することについて承認いただきました。農産物に特化した検討部会を別に立ち上げるかどうかは今後事務局の方で検討をお願いします。

## 議題6 (その他)

(西辻委員)

先日トラック協会で2024年問題についての講演があったが、国土交通省が運送事業者を今後どんどんつぶしていく、6万2000社ある運送会社を5万社程度にするという話があった。どういう風にして減らしていくのか、教えていただきたい。もう一つが今後我々は値上げ要請をしていくが、我々の力だけでは解決できないところがあるため、国交省、厚労省、公正取引委員会が値上げ要請書を出していただくと荷主の理解度向上に繋がると思うのでぜひ検討いただきたい。

(三根部長)

少なくとも運輸局においては、自動車局がそういった発信をしているというのは承知しておりません。ですので、どういう理由で減らすのかも承知しておりません。

(馬場委員)

2年間続く燃料高騰で、昨年長崎県から初めて補助金をいただき、何とか息がついた状況。そういった状況で来年度のトラック購入の見積をとったところ、約100万から150万上がっていた。タイヤは1年間で3万台上がりました。大型車は10~12本タイヤがあるため、非常に運送事業は経費がかかる。今から2024年問題に向けて進んでいくが、長引く燃料高騰と、経費人件費が非常にかかるため、引き続き色々な面でご支援をいただきたい。

(小野委員)

今までの説明にもあったとおり、来年の4月から改善基準告示の改正、時間外労働の上限規制が変わる。今のところ標準的な運賃は時限措置によってなくなる。今年は新型コロナの影響もあったが、来年も今年同様3月に協議会を開催して、来月から改正だとなっても、大半の事業者がルールを守れないことになる。来年度は中間で9月か10月かもう一回、中間の段階での協議会開催が必要ではないかと思えます。事務局で検討をお願いします。

## 閉会挨拶

(長崎労働局齊藤労働基準部長)

本日は協議会にあたり活発なご議論をいただきまして大変ありがとうございました。議題の

中で労働局の担当から説明をさせていただき、委員の皆様からもお話いただきましたが、来年の4月から自動車運転業務に時間外労働上限規制が適用される、また昨年12月13日に公布された改善基準告示が施行されることとなります。そうしたことからこれから1年間トラック運転者の働き方改革にとってとても重要な年になります。特に人口流出が多い長崎県で働き方改革の取り組みが進まなければ長崎県のトラック業界の将来もないと言っても過言ではないと思っております。本日はこのような重要な1年、令和5年度における本協議会の取組計画をご承認いただきました。これらの取組を事務局である長崎運輸支局、長崎県トラック協会とともに実施してまいりますので、引き続き委員の皆様、関係省庁の皆様の協力をご協力をお願いいたします。また問題となっているトラック運転者の長時間労働については取引環境等、個々の事業者のご協力がなければ見直すことが困難ということもございますので、発荷主、着荷主の皆様のご協力が不可欠であると長崎労働局としても考えております。ですので、長崎労働局と管内労働基準監督署におきましては、この上限規制と改善基準告示について周知を行っておりますが、発着荷主の皆様に向けた働きかけも行っており、来年度も最重要課題として積極的に実施してまいります。また先ほど説明させていただきましたが相談センターによる支援の他にもポータルサイト、各種助成金もございますので是非ご活用いただきたいと思っております。最後になりますが、本協議会の取組が国民生活、経済活動を支えている物流の維持と、物流を支えているトラック運送事業者の健康の確保に資することを祈念して閉会の挨拶といたします。本日はお忙しい中ご出席いただきまして誠にありがとうございました。

以上