

# 第 15 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 議事録

【日時】 令和6年3月12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 九州運輸局自動車交通部長

座長挨拶 荒牧軍治（佐賀大学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】

前は令和5年3月6日の開催で、1年ぶりということになりますので1年間の成果とこれまでの取組などをご説明いただきたいと思います。2024年問題というのはまだ先の話だと思ってこの議論をスタートした記憶がありますが、いよいよ目前に迫って参りました。

これから先どう動くのかということは、これからデータがいっぱい出てくると思いますのでそれを見ながら議論が深まっていけばいいと思います。事務局との事前の打ち合わせで、この協議会は今後も継続するのかと尋ねたところ継続していきますという話です。ですのでこれからもお願いしたいと思います。

本日は我々が取り組んできたいいろんな課題について事務局から報告があると思いますので、皆さん活発な議論をお願いしたいと思います。

## 議 事

### 1. 取組状況報告

本年度の取組状況等について報告

（説明：佐賀運輸支局・佐賀労働局・佐賀県トラック協会）

## ◇2【荒牧座長】

佐賀県地方協議会の取り組み状況について説明がありましたけれども、どなたからでも結構ですがご質問ご意見ありませんでしょうか

## ◇3【馬渡委員】

この1年間で非常にいろんな動きがありまして皆様にご協力をいただきました。本当にありがとうございます。

ちょっと付け加えてですけども、5ページ目のところで、標準的な運賃を収受できた

事業者が全体の4.1%、70%以上が44%ということで、一応アンケートにご回答した会社さんですのでそれなりの額を頂いているところが比較的多く含まれていると思いますが、実際には「交渉に来るんやったらもう運ばなくていいよ」と言われるのが怖くて荷主さんと交渉ができない事業者がたくさんいらっしゃいます。話に行けるだけでも嬉しいと思っている事業者は多いと思います。

次に、4月から新しい「標準的な運賃」が適用されることとなります。先月開催された公聴会の意見を踏まえ、国の審議を経たうえで告示される運びとなります。具体的には、運賃表が改定され運賃が平均約8%の引上げられるほか、運賃表の算定根拠となる原価のうちの燃料費が120円に変更され、燃料サーチャージも120円を基準価格に設定されることとなりました。人件費や燃料費等の運送コストの高騰に対応するために見直しがなされておりますので、ご理解をお願いしたいと思います。また、新しい「標準的な運賃」が適用される4月以降の状況を見て、新しいKPIを検討していくことになるのかなと思います。

#### ◇4【荒牧座長】

いくつか数字が出てきましたけど、これ佐賀のことを色々調べられてるんですけど小野先生、他のところと比較してどう読み解けばいいのか教えてもらっていいですか。

#### ◇5【小野委員】

7ページ目、例えばですね、今回80件ほど回答率が下がったことは残念ですが、111件の回答があったということですので100%以上が3件ということなので、今回は3.3%となっております。全国的にも標準的な運賃の額以上に収受できている会社は佐賀と同様に少ない状況であり、全額貰えるかどうかの対応は荷主によって様々なケースがあります。しかし、実際に標準的な運賃の全額以上を収受できている会社があるのは事実のため、そのような成功事例を他の事業者にも波及させて、業界全体の運賃水準の向上に繋げていってほしいと思います。

もう一つ重要な点として、トラック業界の多重下請構造があります。中堅・大手クラスで物流子会社を持っている企業では、荷主として物流子会社に運送を依頼した際に100%の額を払っているとしても、物流子会社が15%差し引いて他の元請トラック事業者へ85%で下請に出しているケースがあります。そうすると、その元請はそこから更に8~10%差し引いて下請のトラック事業者に出しますので、実際に荷物を運送する下請のトラック事業者が受け取る運賃は70数%程度になってしまいます。標準的な運賃は実運送に要するコストを基準に算出された運賃であることをしっかり頭の中に入れてほしいと思います。自分が元請として他のトラック事業者を下請に使っている場合は、運賃とは別に自分が徴収する手数料を上乗せして荷主、先ほどのケースでいうと物流子会社と交渉する必要がある。元請は、標準的な運賃は実運送に対する対価であることを基本として交渉を頑張してほしいと思います。

#### ◇6【荒牧座長】

ほかに何かご意見・ご質問はありませんか。

#### ◇7【宮原委員】

いろんなアンケート結果ということで、結果の方を見させていただきまして、先程馬渡会長もおっしゃってましたけれども、まだまだ交渉に行けていない事業者がたくさんいるのではないかとこのところ、県内で私も運送事業者をやっている中で、アンケート結果よりももうちょっと現実的に言えば苦しいのではないかとこの風に思う次第でございます。やっぱり回答率が32%で、実質そのアンケートにも答えないという事業者さんの方に厳しい方が多分流れてるんじゃないかというのが現実的にあるんじゃないかなあと思うのが1点ございます。

2点目ですが、トラックGメンの取り組み内容として、弊社にもGメンに来ていただきましていろんな実情等を話させていただきました。今回ご報告いただいた中で情報収集ということで、その辺の結果は見える部分はあるのですが、例えば13ページにあります『トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」制度の執行力』という部分で、この辺の結果等々はまだ見えてないのかなという風に思いますので、この辺の結果があれば私も勇気が湧きでてくるので、なんか事例があればご報告いただきたいと思う次第でございます。

#### ◇8【事務局（九州運輸局）】

佐賀県内におきましては、まだこの働きかけの実績はございません。現在収集しております違反原因行為の情報について、今後精査したうえで働きかけ等の是正措置を行っていくことになると思っております。

#### ◇9【荒牧座長】

ほかにありませんでしょうか。

私の方からひとつ。今の質問と同じことになるんだけど、Gメンという面白い制度を作られたんだけど、先ほど言われた件には私も賛成で、このアンケートに答えられなかった人達の方にむしろ条件の悪い方が多いということは当然想像できます。そうすると、これがいわゆる提出型アンケートというやり方なんですけれど、もしGメンさんが動かれる時に、サンプリングみたいな形でそういう風ないろんな会社に出かけられて、そして今のこの運賃取り組みみたいなものがどの程度できているかということ調査されるようなことは不可能ですか。私は、これが一番今皆さん達に関心の深いテーマだと思っています。その時のデータ、あるいは達成率みたいなものが非常に大きな力を持つと思うんですね。で、ちょっとそういうことは可能かどうか教えてもらって良いですか。Gメンさんたちが、そういう風に、だんだんサンプリングに近い形で抽出してどう

いう状況ですかと尋ねていくような方法っていうのは無理ですか。

◇10【事務局（九州運輸局）】

いただいた違反原因行為の情報というのは、基本的に荷主への是正措置のために使うというご了承のもといただいているものでございまして…。

◇11【荒牧座長】

質問を変えます。

Gメンさんは、今、佐賀県内で何人おられます。

◇12【事務局（九州運輸局）】

2人になります。

◇13【荒牧座長】

その方が何社くらい訪ねられるという換算ですか。荷主さんへ調査にもいかれるだろうし、こっちのいわゆる当事者、運送会社さんの方にも行かれると思います。これ、すごく私は興味があって、トラックGメン制度というのは非常に大きなパワーを持っていると思います。というのは、この前日産の子会社に対していわゆる（支払代金を）あげなかったことを非常にたたかれました。そういう風なことが、データとして出てくる、あるいは、子会社たちが実際に声を上げたからマスコミに載ったんだけど、つまり、トラック協会さんの話で言うと声を上げることをためらっているトラック事業者たちのデータや声を拾い上げてくれるのにGメンが調査を行うようなことは可能かということです。

◇14【事務局（九州運輸局）】

Gメンの情報の収集の方法に関しましては、必ずしも臨店といいますが事業者の皆さんのところにお伺いすることが前提になってるわけでございませぬ。ホームページなどに情報を投稿していただくという情報の収集のやり方がメインになっています。合わせて、こちら側からも、事業者の皆さんであつたりとか荷主の皆さんの会社の現場を訪問したりして情報の収集をしているような状況です。件数としてはホームページへの投稿が主となっています。その寄せられた情報を本省で整理したうえで、本社が所在する地方運輸局へ情報が提供され、それを受けて働きかけ等の是正措置を行うこととなります。

◇15【荒牧座長】

16ページのデータが面白くて、多くのトラック業者がGメンに相当期待を寄せている一方で、だいたい6割くらいの事業者が違反原因行為の情報を持っていても情報

は言わないとかおっしゃっている。Gメンさんが事業者に聞きに行かれても違反原因行為の情報を言わない割合が結構大きいのかもしれないとわかったうえで言いますが、例えば、トラック協会さんや貨物運送適正化事業実施機関さんがトラック事業者に対して運賃収受に関するデータを聞くことは可能だと思うんだけど、それに加えて、客観性を持たせる観点からGメンでそのような調査ができれば面白いなと思ったわけです。

トラック事業者と荷主の運賃交渉に対する達成率が分かると非常に面白いので、それが客観的な評価ができるようなデータそれが何とか取れないかなと思って質問しました。

#### ◇16【事務局（九州運輸局）】

ご指摘の、貨物運送適正化事業実施機関からの違反原因行為の情報収集というのは、文書としてお願いをしております。貨物運送適正化事業実施機関が行う巡回指導の際に必要な情報を得られた際には、運輸支局にも情報を提供することになっておりますので、そういったことも合わせてやっております。

#### ◇17【荒牧座長】

この情報収集のあり方はいわばチャンスと思っており、今、社会全体で必要な経費を乗せていくというようなことの風潮がだんだん出てきたので、こういうデータを積み上げて荷主さんたちとの雰囲気を変えていくことができるような可能性を持ったデータなので、これをどれだけ上げていくか、信用性を上げていくかということを目を注いで聞いてみました。

## 2. 周知事項

- (1) 改正労基法等説明会の取組状況ほか（説明：佐賀労働局）
- (2) 「物流革新政策パッケージ」～商慣行の見直し～（説明：九州運輸局）
- (3) 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）
- (4) 物流分野等における取引の公正化に向けた公正取引委員会の取組  
(説明：公正取引委員会)
- (5) その他  
価格転嫁の円滑化に関する連携協定の締結について（佐賀県産業政策課）

#### ◇18【荒牧座長】

一括して話をしていただいたので、まず、ご質問・ご意見のある方からお願いいたします。

#### ◇19【馬渡委員】

いろんな側面からですね、皆さんにご協力ご支援いただいていることは本当に嬉しいんですけども、1つだけ、農政局さん、資料4の物流効率化の取組についてということで、13ページのところに、強い農業づくり総合支援交付金というのがあるというのを見させていただきました。

九州から関東圏・東名大への青果物・畜産物の輸送は、ストックポイントの設置やフェリー等の活用が次第に進んでいるものの、未だトラック輸送が大部分を占めている状況であり、物流費がどうしても高くなっております。そのため、大消費地である関東圏に近い農家に比べると、距離が遠く離れた九州や東北の農家は圧倒的に不利な状況です。さらに新しい改善基準告示のもとでは従来のように全ての行程を下道を取って運送することは大変厳しくなってきました。

そこで、九州から青果物・畜産物をトラックで輸送する場合は高速道路を使用することができるよう、地方の農家さんに対して大消費地への物流費への補助をお願いしたいと思います。こういう予算措置をしていただくと、行きは高速道路に乗って生鮮物は運んで、じゃあ帰り荷を探しながら往復で輸送効率を上げていくということも可能になりますので、そういった強い農業の中に、強い物流が引っ付いているという風に考えていただきたいなと思って。農政局さんで決まる話ではないのかもしれませんが是非、本省の方にもそんなお話をしていただけると我々頑張って九州で農業やって、首都圏の方にもたくさん届けれるということですね、食料安全保障とかいろいろ言われてますけども、やっぱり使わなきゃいけないんだと思いますので、是非よろしく願いいたします

#### ◇20【オブザーバー(農林水産省九州農政局)】

この強い農業づくり総合支援交付金につきましては、交付金の成り立ちを申しますと、生産者が作った物を選果する・輸送をするという拠点の整備をすることで、生産地を拡大していくことが基本的な目的となっており、リクエストのあったような内容、高速料金の一部を補助金でお願いしたいというような事業のメニューではないというものです。先程、国交省さんの方からもお話がありましたが、高速料金とかは標準的な運賃の中で運賃とは別に交渉の中で請求していくことになろうかと思っておりますので、農水省側からすると、ご要望にはお応えきれないというのが現状であります。意見があったということをご報告させていただきますが、難しいということでご理解いただければと思います。

#### ◇21【荒牧座長】

駄目ですか。面白い提案だと思ったんですけど駄目ですか。ほかにありませんでしょうか。膨大な量のいわゆる施策が動いてますね。どれも興味がある話なんですけど、小野先生、この中で最も先生が一番関心というか、ここを重要視してとおっしゃるものを教えてください。

#### ◇22【小野委員】

この協議会は2015年にスタートして9年が経過したわけですが、当初は「2024年問題」というものは認識されていなかったのですね。その後、働き方改革関連法が成立し、それがトラックドライバーに適用される2024年4月まで、ついにとはいいかいよいよというか、あと1か月を切ったということになります。4月からは改正後の労基法のほか、ドライバーの拘束時間や休息时间といった働き方に関する基準を定める改善基準告示についても改正されます。その改正の内容を見ると、従来より基準が厳しくなるものもあれば、実態に即して緩和された部分もあります。そういった形で働きぶりを決められてしまう職業はあまり見られないですね。

そういう中であって、行政側も、本協議会の設置当初は基本的に厚労省と国交省が中心となって進められていたのですが、次第に参加機関が増えてきて、農水省や公正取引委員会のほか、お隣の福岡県の協議会では経済産業省が参加していますし、地方自治体としては県が参加するようになって、この問題は多方面から関わっていかないと解決に繋がらないということが協議会の参加メンバーを見ていても感じます。

もう一つは、既に新聞報道、メディアの動きもあって2024年問題、お茶の間の前に座っているおじいちゃんおばあちゃん達も全員知っているんです。うちのおふくろも知っているんです。90代ですが。そういう風な世の中なので、こういう様なチャンスは無いんだということを、これが2024年がなんとなく過ぎて3年たって、何も変わらなかったということがないように、今、この雰囲気、あるいは追い風をチャンスに、是非、この働き方改革、特にドライバーの賃金と労働時間をしっかり変えてもらって、そして良くしていかないと、この数か月で、そして一年でそうしないと人が来ないでさらに一人当たりの仕事量が増えるという悪循環にならないように、この一年間頑張って勝ち取ってほしいと思います。

#### ◇23【荒牧座長】

全く同じ意見です。他に何か皆さんありませんでしょうか。よろしいですか。時間も過ぎていきますので、先に進めさせてください。今後の取り組みについて、スケジュール等について、事務局からご説明をお願いいたします。

### 3. 今後の取組

#### (1) スケジュール等（説明：九州運輸局）

資料6の1ページ、令和5年度の達成状況の改正労働法の周知及び理解の促進につ

いて、説明会の実施回数を 32 回から 22 回に訂正。

#### ◇24【荒牧座長】

今の事についてご質問・ご意見等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

#### (2) 全体意見交換

#### ◇25【荒牧座長】

あとは、意見交換をするということで指示されてますけれども、何か皆さん方、全体を通して何かご質問・ご意見とかありませんでしょうか。よろしいですか。

私ちょっと意外だったのが、前回からですかね、いわゆる公正取引委員会の事務局の方が来ていただくようになってですね、以前は独占禁止法っていうのは大企業が独占しないようにやってるんだと思い込んでました、ところがですね、これでいくと、荷主さんの禁止行為などということが物流特殊指定で書いてあって、こういうところまで目配りをしていただいているということを初めて知ったんです。私たち 20 年間以上佐賀県トラック協会さんと協議会（適正化評議委員会）で業界全体の適正化のため関わっておりますけれども、こういう場所でこういうことを見ている組織があって、いわゆる勧告をしたりいろんなことをする組織があるっていうことを力強く思った。一方で、物流事業者さん自身も下請法で見張られる方の立場になるとの事なんですけども、その事についても勉強していけば、もしかしたら、支払い遅延だとか減額だとか買いたたきだとか今までトラック業界が悩んできたことの突破口を開けるかもしれないと感じました。

これからそれぞれの組織でいろんなことをまた取り組まれると思います。いよいよ 2024 年問題が動き出したということで、これから膨大なデータ、あるいはその動きが具体的に現れてくると思います。それを見ながら今後も本協議会を続けていくことが予定されているようです。私も高齢になりましたので、私が続けるかどうか分かりませんが、ずっとモニタリングして行って、直して行って、そして良くしていくという方向に行かないといけません。私は専門が土木工学ですので建設業者さんとずっと付き合ってますけども、建設業界では労働者がいなくなって、建設費が上がっていくと同時に労賃が上がってきました。現場を支える労働者がいないということなので、みなさんご存じのとおり例えば大阪万博は本当に実現できるのかと言われてるのは、資材の高騰だけではなくて労働者がいないから間に合わないのだというようなことが言われており、建設業界はそれくらいまで追い詰められている。本日の公正取引委員会の説明を聞いて、経営者自らがきちんと声を上げてコスト転嫁を図っていくことの重要性を改めて認識しました。

長くなりましたが、いよいよ 2024 年問題が動き出すという段階になって、いろんなことが分かってきたなという感じがします。これから先も皆さんそれぞれの現場でお互い意見交換をしながら物流業界全体も改善に繋がっていくことを期待します。こ



のままの状態でもしなければ何億トンもの物資輸送が滞るという推計がありますが、きちんと対策を行えばそのうちの何パーセントかは何とかなるというのも事実だと思います。物流がストップしてから初めて動くというわけには行かないと思いますので是非これからも皆さん、それぞれの現場で頑張ってくださいと思います。私はトラック協会さんとお手伝いしながらもう少し一緒にやっていきたいというふうに思います。それでは、事務局にお返しします。

閉会挨拶 佐賀労働局長

以上