

第 16 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7年3月19日（水）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 城 寿克 佐賀労働局長

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】

私は土木工学をやってきた関係で、建設業の働き方や労働環境と付き合ってきたんですけれども、時間外労働を960時間に制限することで期待されることは、何も混乱を起こすことが目的ではなくて、そのことによっていわゆる効率化を図って、働く人と、それから実際に運ぶ荷物とがマッチングしてうまく運べるようにするということです。ちょうど2024年4月に始まって3月で1年が終わろうとして、皆さん真っ只中におられる事だと思います。今日は色々と感じ取られることがあると思いますので、率直に色々お話しただければ、今後の改善に向けて、また非常に貴重な機会になるのではないかと思いますので、今日は活発にご議論していただくことを期待しております。

議 事

1. 取組状況報告

取組状況報告等（説明：佐賀運輸支局・佐賀労働局・佐賀県トラック協会）

◇1【荒牧座長】

それでは、今のご説明について何かご質問ご意見ありませんか。たくさんのデータが出てきましたけど、小野先生、いくつか出てきましたけど、これはどこを一番注目すれば良いのでしょうか。

◇2【小野委員】

9ページ目ですが、私は各県の協議会に出席していきまして、今年は2024年度問題としては一番ピークになってきているんですが、各県ともトラック運送事業者に対するアンケートをやっております。最初に思ったのですが回収が80社、これ15%程度ですよ。他のところはだいたい40%近い、特に地元のトラック協会の、地元の事業者へのアンケートということなので、3割・4割は当たり前の世界の中で15%程度かと。仮に上澄み

ただだとして、結構いい数字が出ていても、残りの8割以上のところが回答していない、そういう意識が低いかもしれないので、これは当てにならない部分が少しあるなど。元からの母数が80なので、統計的にみてもこれはなかなかいい線行っていないですね。少し感じたところなので、結果をみてもらって、鵜呑みにせず、これを頑張って取り組まないといけないなと直感で思いました。

◇3【荒牧座長】

何か他にありませんか。

◇4【桐山委員】

佐賀梱包運輸の桐山と申します。荷主企業の方に対して、標準的な運賃の説明会をされたということですが、どれぐらいの企業が対象で、どれぐらい参加されたとか、そういうリストがあるのかとか、その辺のことについてお伺いしたいのですが。

◇5【荒牧座長】

荷主さんに対するものが一番いつも話題になるけど、どれぐらいの範囲で実現できたかっていうのはありますね。どれぐらいの社の方々が対応していただいたのか。

◇6【事務局（佐賀県トラック協会）】

鳥栖の商工会議所、それから県の商工会連合会ですが、それぞれ40名程度の荷主企業が対象となっております。

◇7【桐山委員】

もう少し詳しくお伺いしたいんですが、どれぐらいの荷主企業さんに対して参加を促されたのかということまで教えていただけますか。

◇8【事務局（佐賀県トラック協会）】

トラック協会が主体となって呼びかけたものではなく、この話について説明をやっていただきたいという依頼があって実施したものであります。

◇9【桐山委員】

ということは、こちら側から、いろんな荷主企業様たちに対してこういうものがありますからということで説明会をしたということはないんですね。

◇10【事務局（佐賀県トラック協会）】

はい、そうです。

◇11【桐山委員】

ありがとうございます。

◇12【荒牧座長】

では、私からもひとつ。11 ページを見てくれませんか。これは読み方がよくわからないんですけど、赤で囲んだ青色の棒は 70%から 100%と大体標準的運賃を達成できたところがこれぐらいで、問題なのは、これだけの社おられるけど、ほとんど交渉できてないんですか？12 ページで実際交渉状況について、書いてあると思うんだけど、標準的運賃について、69%7 割ぐらいだったらなんとかなるかもしれないけど 39%以下ってというのは絶望的だと思うけど、これはどういう理由ですか？

◇13【事務局（佐賀運輸支局）】

標準的運賃の収受状況につきましては、アンケートの項目としまして、39%以下、それから 40%から 69%ということで、現実の収受状況について聞取りを行っているところでございます。交渉自体は 95%の事業者が実施しているという回答はいただいているんですけども、そこでこういった要因によって収受率に繋がっているかということまでは、今回のアンケートの中では回答は頂いておりませんので、個別で出されておりますコメントを精査しながら、そのあたりにつきましても詳細に検証して行きたいと思っております。

◇14【小野委員】

標準的な運賃は、実勢値より相当高く今回設定されております。特に R6 年の運賃につきましては、燃料費が上がっているということで、R2 年の運賃よりさらに 1 割上がっている。（標準的な運賃は）元から高いんですけども、全国的なところでの話を言えば、その標準的な運賃の運賃水準の 4 割しかない。それは相当赤字だと思うんですが、全国的に見たらいるんですね。月額チャーター運賃が 22 万円とかあるんですよ。特に利用数が少ないということで本当に標準的な運賃に比べると 4 割届かないところもない事は無い。

◇15【荒牧座長】

建設業界でもこういう話が起きている、公の事業という、国交省さんとかが入札でやられるやつは、積算をやって、そこから談話というものがあって、そこに品確法っていうのがくつつく。品質確保のための最低価格というのがつくんだけど、運送業界は自由競争の社会だから、そういうことはないのかもしれませんが、品質確保っていうのは、今からいろいろ議論になってくると、何か相当ひどいことが起こってないのかって思いますよ。ちゃんとやらないと、自分たちで首をしめていくってようなことを、土木がやっちゃったんですよ。安くたってですね、6 割でとって、とんでもないや

つを作ったんですよ。この前、下水道がこけちゃいましたけど、ボカッと落ちてトラックの運転者が亡くなってしまいましたよね。こういうことが起こってきた時に、安くすればいいのだということをやっていると、多分品確法じゃないけど、僕は自分たちの首を絞めていることになるんだということは、仲間うちでも確認されたほうがいいような気がしますね。4割はひどすぎる。だから多分、我々土木も、トラックもそうかもしれませんが、やっぱり一時期、ショックで経済危機になった時に、大量の人たちが労働者、運転手さんとして入ってきて、そのことによってダンピングが起こったというのは理解しているんだけど、これを継続しているととんでもないことが起こるだろうなということがありますので、こういうデータが出てきた時は、やっぱりショックを受けるなという感じがします。ただ、今、小野先生から聞いて、やっぱりここだけじゃなくて、こういうことが起こり得るんだと言うことを聞いて、これをやっていると、また自分たちの首を絞めるなという感じはしますね。今やっと最低価格の制限を設ける品確法が動き出して、土木はそんなことはなくなってきつつあると思いますけど。私は教授をやって、維持管理のことをやっていますけど、初期不良というか、最初に作った時の不良がいっぱいあるって事に気が付きました。安くなることで、お金がかかるような事態になるということを感じたので、ショックを受けています。ほかよろしいですか。それでは次の議題に移りたいと思います。次の議題2は、構成員間の情報共有や報告という所に行きたいと思います。それでは事務局の方から順を追って説明お願いいたします。

2. 構成員間の情報共有や報告

取引環境及び労働時間に関する現場の共有（説明：佐賀県トラック協会【資料2】
：佐賀県農業協同組合【資料3】）

◇16【荒牧座長】

それでは、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。

◇17【小野委員】

小野でございます。質問よろしいでしょうか。農産品の大規模市場への出荷については、全国でいろんな実証実験があり、私も絡んでいたんですけども、そこで資料3の1ページ目の下の段の方に集荷と幹線の分離という言葉があります。これ2つのやり方があって、質問なんですけども、ある所では集荷便と幹線便を分離すると、どうしても今度ストックポイントで一度積み替えをしなければいけないですね。下ろして大型車に乗せるというその作業がどうしても一つ入っちゃうんですね。それにより、やっぱりフォーク荷役マンのコストがかかったり、時間が伸びたりする点があるので、集荷ドライバーと幹線ドライバーを分離するという実証実験に切り替えたことあるんです。まさに集荷はA運転手がやって、幹線便は長距離なので、関西、関東に行くので、そこからBドライバーがスタートするという、この方式がまずどっちだったのかというのが1つでご

ざいます。

あともう1つ、最後のリードタイムを一日延ばすっていうところは、ほかの実証実験でも上手くいったところがありまして、特に宮崎では、リードタイムを1日延ばす事のために保冷倉庫を増やしたんですね。そして保冷倉庫に一旦置いとくことで、鮮度は保ちながら、そして集荷が遅れたときには今迄は乗れなかったフェリーにも確実にフェリーに乗せることができるというメリットを取ったんです。この場合の1日リードタイムを伸ばすことによるメリットはどんなことがあったんでしょうかということが2つ目です。以上でございます。

◇18【佐賀県農業協同組合 中溝委員代理】

まさしくおっしゃられた通りだと思います。嘉瀬のストックポイントについては、貯蔵施設ということで、一応そこで予冷をかけながら待機している状態で、やはりどうしても青果物ですので、万が一遅れている場合とか色々ございます。そこについては時間が早ければ陸送で関東に行く便もあります。ただ遅い便については、先ほど言われましたようにフェリーもかなり使っていますので、そのへんも、やはり分離しながら、何とか労働時間の短縮を計っているっていうのが現状でございます。集荷便のドライバーは別です。地域便は地域便だけでA社のほうでそこだけで全力でやっていただいていますし、幹線便は幹線便だけでそこに来ていただいて、直送で出荷していただいています。

◇19【荒牧座長】

ほかに何かご質問はありませんか。

◇20【佐賀労働局 城委員】

今、ご説明をいただきましたけれども、トラック協会の方とJAの方から説明されたので、せっかくですから、話聞いていて思ったのが、トラックの方は、価格転嫁がなかなか難しいという風にお話しされていまして。JAさんの方からお話あった時に、色々と苦慮されているというのは分かったのですが、そういう中で、農産物っていうのは、保冷庫があって新鮮さというのが損なわれないかもしれないんですけども、素人としてはですね、やはりいかに新鮮に運ぶか、これが命ではないのかなっていう風に考えておりまして、やはりモーダルシフトもいろいろ進んでくるのかもしれないんですけども、やはり1台のトラックが目的地まで運ぶっていう従来型のやり方も今もたくさん残っているし、今後も一定数残るというふうに考えております。その中で、今、最も労働行政として興味があるといえますか、考えているところは、その価格転嫁がどれだけ進んでいるのか。例えばそのトラックの中ではですね、早く持っていかなきゃいけないためには、高速を使わなければいけない。で、この高速代金っていうのは、きちんと見ていただいているのかどうなのか。そういった面も労働時間を短縮するには非常にいいことなんですけど、その一方でコストも生まれる。それがきちんと転嫁されているの

か、その状況について把握しておきたいので、JAさんに現状を教えていただきたいなと思います。

◇21【佐賀県農業協同組合 中溝委員代理】

はい、価格転嫁の件なんですけども、高速代については、今まで関東まで運ぶ便については、もう高速込みになるのかなというふうに認識がございました。ただ、今はですね、今年の5月からやっぱり、運賃は運賃、それに伴う附帯作業についてはちゃんと運用しなさいということで、ちゃんと約款が定められていますので、そういったところで今取り組んでいるのが、運賃は運賃、それとその他附帯作業、高速代とかその他費用といったところは、やっぱり今後は分離していかなければならないかなということで、今シーズン（令和）7年産から始まる品目については、そういった考えの中で、今、運賃交渉しているのが現状です。

◇22【佐賀労働局 城委員】

ありがとうございました。たまにトラックの何かを見ていると、送料は無料ですとかってというような、そういうようなことを、まだラジオ・テレビから出てきますので、非常に危惧しておったんですけど、いろいろ考えられているのかなと思ひまして、安心しました。

◇23【荒牧座長】

ちょっと、素人の質問でいいですか。市場で野菜の値段が決まるじゃないですか。そういう時に、例えば昔よく聞いてたのは、市場で値段が決まって高速代金には反映されないから、高速は乗らない。下道で行く、その差を期待する。保証してくれる気はまったくないというふうに聞いてたんですけど。市場で決まるそういう価格っていうのは、例えば交渉ができるんですか。高速で運びたい場合の高速代金などは、どこと交渉することになるんですか。

◇24【佐賀県農業協同組合 中溝委員代理】

基本的には、市場の価格はその時の需要と品質で決まるので。

◇25【荒牧座長】

市場で値段が決まって、少ないときに上がって（高くなって）、多いと下がり、その時には持って行って高速で運ぼうと下道で運ぼうとというのは全く関係がないということですか。

◇26【佐賀県農業協同組合 中溝委員代理】

関係ないですね。

◇27【荒牧座長】

関係ないですね。だからもう我々ずっとそういうふうに聞かされてきて、だから下道で運ぶんだって。「ええっ。」とかっていうのを、私、道路を作る側としては一番乗って欲しい人に乗ってもらえなくて、高速に乗ってもらえなくてっていうのをずっと議論してた覚えがあるので。やっぱり、市場価格というのはもう交渉相手いないでしょ。高速道路の代金をくださいっていう。

◇28【佐賀県農業協同組合 中溝委員代理】

委託販売ですので、そこで競り人が落とした値段が相場になりますよね。私たちも、これくらいで売れとか全く言えないですからね。

◇29【荒牧座長】

すみません。素人質問で申し訳ないです。じゃあ他にありませんでしょうか。よろしいですか。それでは、3.周知事項の方に移りたいと思います。

3. 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) トラック運送事業に係る各種施策について（説明：九州運輸局）

(3) 九州の農産物輸送の現状について（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）

◇30【荒牧座長】

はい、どうもありがとうございました。各組織の方から、今行われている取り組み、非常にたくさんありましたので、どこからということもないでしょうけど、何かご質問、ご意見ありませんか。

◇31【馬渡委員】

いろんな機関、それからいろんな省、出先の方々が一生懸命努力をしていただいて、なんとか佐賀県の方でも今の発表にあったように進んできたのかなというふうに思う反面、やっぱり肝心なところは、今、我々の協会においても廃業とか、それから解散すると言う方の申請が増えてきております。結局時間切れアウトになっているってことなんですよ。もう何年もこういう話をきて、平成27年からですから、か

れこれ8年ぐらいやらせていただいているんですけども、やっとここまで来たかなと思っている間にも息切れして、もう無理ですとおっしゃっている会員さんたくさんいらっしゃるものですから、できればこの後の議論になるかもしれませんが、実際に標準的な運賃を100%きちんと収受ができるタイムリミットですね。そういうものも考えていただいて、いろんな法律、今、下請法もご説明いただきましたけれども、いろんな法律等も実際には厳しく罰するってところまではなかなか行かないと思うんですけども、それでも実行力があるような時間ですね。これから先は、こういうものがもう全部「武器」が揃ったと思えばですね、時間も短かめいただいて、しっかり実効性が保たれるようにしていただきたいなと。ここにいらっしゃる関与先っていうか、皆さんにも業界としてはお願いしたいなと言うふうに思っています。ちょっと自分のところの意見を言うと、なかなかアシなんですけども、やっぱりJAさんたちも、青果物を輸送するっていうのも実際に収入になるものですから、いろんな取り組み、農水省も含めてやっていただいているんですけども、その前段ですね、いろんな牛とか鶏とか豚とかですね。そういうものの餌の配送をしている部分においては、全国でもやっぱりタンクの上からの転落事故が注意事項だと言うふうに、労働局さんは指摘をされているんですけども、一向にそれが改善されないというような事案がございます。佐賀県内でも議論はしてもなかなか遅々として進まないというようなことがあります。さっき廃業したりとか、倒産したりとか、そういうふうな話はもう企業ぐるみなんですけども、実際にそういうその危険行為があると、労働者の方が骨折をしたりとか、場合によって頭を打てば死亡すると言う事案もございますので、今までも全国でそういう例が出ているんですけども、それぞれの監督署さんとか、そういうところで、もうこれは改善命令を出します、こうしなさいと言う風な話で終わっているんです。そしたらやっぱり、農水省さんも含めて、ふるさと納税を見ると、ほぼ全国の県に牛肉とか豚肉とかもブランドですね、そういうものもあるんです。鶏もそういうものがありますから、必ずエサを運んでいるはずなんです。ですけども、一部のマーケットというか、原料を運ぶ部分っていうのは、なかなか日が当たらないというか、でも、先ほど申し上げたような労災事故がかなり起こっていますので、いろんなものが進んできたので、あえて言わせてもらいますけれども、そういったものに関しても、労働者が負傷したり死亡したりするという事は待たないなので、目を当てていただければなと言うふうに思った次第です。

◇32【荒牧座長】

何かお答えになるところはありますか。

◇33【小野委員】

飼料輸送についてということなんですけども、確かに今、色んな取材を受けていて、これ朝日新聞なんですけど、多分そのうち、九州朝日新聞に載ると思います。

れども、飼料輸送について焦点を当てていましてね、私が昨日話したところによると、基本的に飼料の場合、確かに高所のタンク作業があるので転落しやすいほか、本当に農家の方々とそれを整備してないので、本当にボロボロで、ある意味乗ったら壊れそうなところで、安全のためのループ掛かって無いし、実際その飼料を入れる時には今度混ぜ物をしなきゃいけないんですね。あれは薬品と言わないけど抗生剤ですかね。それを混ぜ込んで入れる。で、さらにはその飼料が少なくなっている時の発注までも受ける。その部分って込み込みの運賃の中だっているところが多いんです。本当に標準的な運賃から見れば、基本的に運送するだけが運賃であって。積み込み・卸し・横持ち全て附帯作業、全部別料金という扱いの中の運賃なのでね、込み込みなんて本当に外して、それ全部足し上げると運賃ものすごく安くなっているんですね。そんなこともあるので、是非やっぱりそういうところに今結構注目を浴びているところなので、これは安全面でね、是非とも佐賀県も筆頭になってそれを改善していただけたらと思います。

◇34【佐賀労働局 城委員】

労働災害の話が出ましたので、私の方から一つお話をさせていただいたほうがいいかなというふうに思います。まずご指摘、今馬渡会長がおっしゃられたのは、例えば飼料等をサイロの中に入れる作業、これを事業者がやっているということで、そのサイロが非常に老朽化していて、そこで事故も、転落事故も多いかなと。こういうような趣旨だと思います。一時的にはですね、そこで労働災害が起こった場合には、その労働者を雇っている事業者が罪を問われるというふうになりますが、ただ、その施設が非常に老朽化しているのにも関わらず、放置している所有者が居るとするならば、その所有者、あるいはその行為を行わせた者、これは共謀共同正犯ということで、例えば荷主の方がそれをやれって言った場合には、それによって罪を問われる。こういうこともありえます。ただ、冒頭申しましたとおり、労働災害はその事業場の主従関係の元で発生しておりますので、一時的にはそれを実行者、誰が命じたか、それが一番基本にはなるんですけれども、そういうことはあるということはお伝えさせていただきます。

◇35【九州農政局 福村オブザーバー】

九州農政局です。農林水産省の方も、畜産物の飼料、畜産物の物流につきましては認識しております。問題視しております。一応、畜産の飼料と言うことで、管轄としては、私どものほうではなくて、畜産局のほうを担当しております。予算例で説明しますと、登らなくてもタンクに入れられないか、下の方からでもタンクにどのくらい入っているかを確認できないかというようなことについて整備をする場合には、それについて補助しますよというような予算措置を去年の予算では整備させていただいているところです。全国一斉に解決できればいいですけれども、なかなかそこ

は難しいところがありまして、荷主である生産者、また飼料会社の方に問題意識をしていただきまして、改善をしていこうというふうにしておりますので、これぐらいの回答しかできませんが、よろしくお願いいたします。

◇36【荒牧座長】

まだあると思いますが、最後に資料8に従いまして、その他の項目になると思いますが、佐賀県地方協議会の今後の取組方針について御説明を聞いた後、皆さんの自由討論を後に行いたいと思いますので、先に資料8に基づいて、その他についてご説明をお願いいたします。

4. その他

(1) 今後の取り組みについて（説明：佐賀地方協議会事務局）

(2) 2024 年問題に向けた取り組み事項報告・全体意見交換

◇37【荒牧座長】

1 番最初の 1 ページの方は、令和 6 年度のやり方、いわゆる目標を定めて、その達成状況をこの場でチェックするというやり方でやってきたけれども、先ほど示されたところでは、そういうやり方ではなくて、もう少し総括的にやっていく方向で行きましようというような方針のようです。ですから、ここの取組方針の方は、01・02・03・04 と、大枠を掲げてあって、メインのところは周知が行われているかということと、トラック事業者さん自体が今どういう状況にあるかという実態をちゃんと調べましようと言うこと。特に、荷主さんとの関係が一番問題で、ここでもしばしば起こりますので、そういう違反行為を先ほど、公正取引委員会からなまなましいお話を聞くことができましたので、そういうこともあきらかにしてもらおうと同時に、企業等に対する政策の周知、先ほど、桐山さんの方からもそういう話が出てましたけれども、ということをお大枠としてやっていこうという、この方向性についてはどうでしょうか。大きな方向性として私は間違っていないと思いますので、これを佐賀の 1 つの方針としてやっていくということでよろしいですか。そういう方向に変わってきますので、前のように目標を定めて、何パーセント達成とかっていうやり方ではなくて、こういうやり方でやって行きたいということのようですけど、これで承認したいと思いますが、よろしいでしょうか。大体全体が終わりました。ただですね、わたくし打合せの時にお聞きしたのはちょうど 3 月で、テレビ見ていたら 3 月で労働時間が締められる会社が多くて。960 時間を調整するために、受注をやめているとかですね、それから多分引越し業者さんだと思いますけど、いわゆる季節料金で 100 万くらい値上がりしているとかっていうのがテレビで取り込まれて、多分今真っ只中におられると思うんですよ。その真っ只中にいる現場の方の話を運ばれる方と、出される方、両方

から聞いてみたいので、時間を取っていただきました。桐山さんの方から一言ずつ、何かご意見、あるいは現状報告でもかまいませんので、何か情報を我々にいただけませんか。

◇38【桐山委員】

現状で行きますと、自社の話ではあるんですけども、ドライバー不足という言葉がしきりに巷で言われていると思うんですね。うちの中では若手ドライバーが不足していますが募集をかけても全く来ない。でも、かなり不足しているわけではありません。どういうことかと言いますと、荷物の量は減っているという現状があるからです。景気が悪いので荷動きが悪いんですよ。長距離輸送に関しても、皆さんはどうか分からないですが、価格は上がってないところが多いです。特に、直接荷主と取引されているところについては、上がっているところも多いかなと思うんですけども、2次請け3次請けとかの会社たくさんあるので、そういうところについて上がっていない。あとは高齢ドライバーがまだ在籍してくれているので、荷物の量が減っているということと、そういうドライバーまだいるというところから、ドライバーが不足しているっていうところに直結してないのかなという。ただ、ゆくゆくいなくなるのは間違いないというような現状なのかなと思います。うちは引っ越しをしているんですけど、今真っ只中なんですけれども、これについてはアルバイトがやっぱり集まらないと引越しをしたがる社員はなかなか入社しない。これはもう以前と比べると大きく違います。全然集まらないです。

◇39【宮原委員】

先ほど桐山さんがおっしゃったようにですね、やはり人の問題っていうのは、ものすごく危機感を感じております。現状、最低でも、この先10年、20年先っていうのは、はっきり言って見えない状況、というのは我々運送事業者だけではないと思います。その中で、やっぱり人件費を少しでも上げていこうと言うふうな努力を今、お客様の交渉も含めてやっているわけでございますけれども、やはり交渉しても箸にも棒にもかからないパターンはございまして、本当に1つ、長くやってお客様なんですけれども、その料金が上がらなくて、ちょっと不当な交渉を得たりとかですね、対応されたりとかあるので、本当にGメンさんに来てもらうかなと。そうやってきたら、具体的な事例で勧告していただこうかなというような事例も抱えているのは実際の所としてございます。今後の地方協議会の活動の中で1番危惧したのは、さっき小野先生が1番最初に言われましたけれど、15%のアンケートですね。これが一番多分問題なのかなというふうに思っています。それというのは、この中にいろんなことが含まれてます。15%にも。やはり、佐賀県で運送事業者いっぱいありますけれども、大概ですね。運送屋同士で荷物を、お仕事を分けて、2次請け・3次請けという話にも繋がる場所なんですけれども、そういった所になると交渉しづらい。仲間の運送

屋を売ることになるようなことにもなるわけですね。そういった事業者がやはり佐賀は多いのかなというのが、このアンケート回収率も踏まえて。そういう結果がですね、元請けはこれだけ上がったよと言うところの、こういう回答の内容にもですね、やっぱり反映しているわけで、やっぱりアンケート回収率をどういうふうに上げていくか。こういった田舎の事業形態を、どのように、我々は変えていくっていうかですね、取り組んでいかなきゃいけないかっていうのは、本当にまだまだ悩んでるところでございますので、是非とも取り組んでいただきたいと思います。

◇40【鳥屋委員】

わたくしのところは地場メインでやっていますけれども、長距離については、受注してから大手さんの方をお願いするという形を前からっております、今年の4月・5月ぐらいでだいたいの荷主さんからの値上げは一通りやってもらったんですね。その中で、やはりドライバーのための勤務体系とか、あるいはやっぱり新しく募集するには週休2日で募集しないとなかなか来ないということで、募集はそっちの方でかけて、既存のドライバーは、やはり8月ぐらいから週休2日の形に変えたんですね。結構（賃金）金額は現状維持で週休2日と。それでいろいろ売り上げもあり出勤する場合がありますんで、所定外労働とか出していて、やはりそこで2・3万円アップするというような形をやっていましたが、今年に入って、やはり土曜日休みが相当増えてきたんで、その所定外の部分がなくなってくると、稼ぎは僅かしかないといいうことで、その所定外で出していた手当を今後減った分に対して、つけてあげるために、その部分を増やすために、あと1回ちょっと荷主さんをお願いせんといかんですが、なんせ、荷物の量がやはり値上げしていただいた分なんとなく、全体的に数字で出ると、量が減っているということで、会社としては、現状と変わらない状態ですが、今後減って行った場合ですね、なかなか荷主さんの方にも利益が出てないというふうな状況にも変わっていますので、今年は値上げのお願いは無理で、来年くらいに持ち越すのかなあというのが現状です。今年の10月、11月から来年に向けての値上げのお願いをしながら、また賃金が上がるという風な事の段階を踏んでいかないといけないような経済的な状況かなと言う現状です。

◇41【鳥谷委員】

私のところも大体地場の配送をやっていますけれども、労働時間に関しましては、ほとんど前年と変わらないくらいで推移しています。ということは、あまり短縮できてないという形です。運賃に関しましては、お客さんに対していろんな中で奔走しておりますが、私も賃金というのは部門が3つありまして、ABCという風に見ますと、大体Aの部分は1,300円、時間的に言えば時間単価1,300円・1,400円・1,500円・1,600円ぐらいです。基本的に、賃金を労働時間で割った単価です。今、国が1,500円ですと言っていますが、意外にその方向に近づけるような。だか

ら、この賃金の値上げとか、あるいは、燃料代の燃料サーチャージ料の上がった分、この部分は確実に頂かないと、まずその辺が大事なことです。いろんな会社がありますが、まだ、燃料サーチャージ料だけというところがあります。私どもの荷主さん、隣にいらっしゃるんですけど、日立さん（ロジスティード九州）とお付き合いさせていただいております。ここはですね、だいたい4年で計算の90円、私どものインタンク確保90円を設定しまして、最高で25円までサーチャージを払っていただいている。量が違うんですね。やっぱり年間に燃料サーチャージだけで3,000万くらい。その辺はきっちりいただかないと、今後もまず運賃というのはなかなか上がらないんです。3%上がれば御の字かなというような感じです。ということで今やっていますけど。だから他色々、高速代金とかですね、燃料サーチャージとかは、確実にいただいております。上手いかなんじやないかなと思います。

◇42【清水委員】

我々の所では、先験的に運送会社との価格交渉、これが広く認められたことがあると感じます。我々もお客様は色々あるんですけども、今年はどうですか、値上げしますか、いや、こういう金額になります。我々も、来年の価格はどうしましょうかとお声掛けする。そういうことが広く浸透してきているのかなと実感している状況でございます。これが基本的に毎年続いていけばいいのかなと感じております。以上です。

◇43【野口委員代理】

私も県内一円の各業界団体・協同組合等を支援している団体でございます。本日お見えになっていきますトラック協会さんはもとより、貨物自動車協同組合さんや県内各地の運輸業者さんで作られている組合等のご支援をしている中で、皆さん方の苦境は、常日頃から本当にお聞きしているところです。私たち、支援のテーマっていうのは2つありまして、やっぱり人材確保・定着ですね。それと価格転嫁。この2つについての支援が大きなテーマになってございまして、その2つのテーマが一番当てはまるのがこの業界じゃないかなという風に普段思っているところでございます。私ども2024年問題対策といたしましては、令和6年度には佐賀県さんからの委託を受けまして、宅配ボックスの支援事業等を行いました。ただ、やはりなかなかこの事業はですね、予定した額まで届かなかったというような、まだまだ周知ができていないなというところがございます。それと、どれだけの効果があったのかっていうのは今からだろうと思っております。そういう実効性のあるご支援がなかなかできないところですので、私ども、先ほど監督署さんとか商工会議所連合会さんが行われたようなセミナーとか、運輸支局さんからご依頼を受けましたセミナーでお話をさせていただくと

いうこともやってまいりましたけれども、また改めてその必要性を感じております。いろんなテーマがございますけれども、その中の1つとして、また取り上げさせていただけたらと思います。あわせて、いろんな広報周知につきましては、私どものホームページや機関誌を通じまして、また合わせて私どもにも指導員がおりますので、その指導員たちに徹底させたいと思っています。最後にアンケート調査のお話が出ましたけれども、今、各種団体等通じてアンケートの回収率を上げるご支援もさせていただきたいという風に思っております。

◇44【坂井委員】

今、中央会さんからもお話しされましたけれど、だいたい同じようなことなんですけど、私どもも、昨年も佐賀県さんの賃金アップや、人材確保について補助金申請ということをお手伝いさせていただきました。最賃が上がった時点で、ある意味、私自身は知事の肝いりだということで、もうちょっと補助率を上げりゃいいのになと思いつながらいろんなことを考えていまして、私どももアンケートを取ったりした中でも、先ほど、ロジコムさんもお話しされた、やっぱり勤務時間を比較して、実質賃金を上げて対応している企業さんっていうのも、結構回答の中にあたりとか、実質、根本的な賃金を上げるのではなく、いろんなやり方で対応されて、苦慮されているなどというのが分かっているところでございます。私も運送関係の方々といろいろお話をさせてもらっている中で、人手不足ではあるよということなんですけれども、やはり昨日もちょっとお話をさせていただいたんですが、やっぱりドライバーさんたちは平均年齢がやっぱり高いということで、本当にもっともっと荷物の積み卸しというのもっと荷主さんの方でしっかりやってもらって、こういう仕事だったらもっと若い人も入って来やすいようになって、賃金をもっと出せるようになるというような形をしっかりと作っていただかないと、私はもう前から思っているんですけれども、物流というのはもう経済の血と思っていますので、それが止まるともういかにいいものを作ろうと売れません。どこに持っていかうにも、もっていくすべがありませんというやつだったらいけないと思っていますので、こういう議論ずっとやっていますけれども、本当に馬渡会長おっしゃる通り、もう何時（いつ）って決めましょうというようなやり方をしないと、ただ話している中でまたこうなったらまたこうなっただねと思ってしまうのかなと思いますので、ぜひこういった場の中でしっかりリミットを積みながらやっていけたらと言うふうに、個人的な感想でございます。

◇45【藤瀬委員】

唯一荷主ということでお話ししたいと思います。最近ちょっと気付くのが、大分あたりの着日が1日くらい伸びたなあっていうようなことが、最近混載便で出てきたのかなと思います。ただ、私ども商材は生鮮食品ではございませんので1日・2日おいても別に問題ないのかなと思って、その辺は少し営業のほうと状況をみながら出荷日を

早めるというようなことで対応しています。チャーター便につきましては、今のところすべて都度見積もりをやっていまして、高速代もお支払いをしております。ただ、燃料サーチャージまでっていうのは、今のところまだやってないので、その辺まで僕は検討して行かないといけないのかなというふうに思っております。あと、チャーター便につきましては、今のところ業者さんを少し増やして対応をしているような状況で、今年に入って2社ほど新たに契約して対応しているというような状況でございます。

◇46【小川委員】

今、労働組合は春闘真っ只中でございまして、先週が大手の集中回答日で、回答が13日でございまして、また今年の春闘は言えないんですが、昨年の春闘で言いますと、運輸労連という私たちの団体で言うと、賃上げが大体4000円台になりますね。秋季は取りました。基準内賃金の平均が20万台になりましたので、平均の賃上げ率でいっても2%あるかないかぐらいしかありません。平均ですね。一方で、私たちの上部団体「連合」なんですけど、そこでは5%の賃上げができたこと、全産業とされていますから、そこでいうとだいたい1万円を超える賃上げの中でやっぱり4000円、5000円しか賃金が上がっていない。というのは、やっぱり労働時間についてはドライバーの上限規制、法的な規制があるので、そこは改善せざるを得ないでしょうけれども、取引環境がはたしてそこまで言っているのか、価格転嫁が進んでいるのかっていうのがちょっと少し疑問じゃないかなと思っておりますので、馬渡会長が言われたように実効性が保たれるように、それからできればそこに強制力が出れば、少しは価格転嫁も進んでいくんじゃないかなと感じました。

◇47【東島委員】

私も小川さんと一緒に、労働組合の連合佐賀から来ております。ですので、直接その物流に直接私が関係している仕事をしているわけではないんですが、連合佐賀のほうでは、25のいろんな産別の方々が組合員ということでいらっしゃいます。そういった中で、その連合佐賀の政策の担当ということで、やはり2024年問題が政策の中で、すごくやっぱり問題視して議論しているところです。ですので、ちょっと、労働者の立場からということでこういった場で勉強させていただいて、今後いろんなところで提言とかやっていけたらいいなと思っております。

◇48【荒牧座長】

他に何か発言しておきたいという方はおられません。いつも最後に頼んでしまいますけど、小野先生、今日のポイントでもなんでもいいですから、一言おっしゃってください。

◇49【小野委員】

じゃあ最後にということで、今日行政の方から説明ありましたように、貨物運送事業法、あるいは物効法もですね、改正されて来月の4月1日から、来年度から・再来年度からと次々と適用されていきます。さらには、ご承知かと思いますが運送事業法は1回この運送事業の許可を取りますとね、ずっとできちゃうんですね、今のところは。結構良くないことをやってもずっとできちゃう、案外出来ちゃうんですね。ということがあるので、最近だと一つの検討材料として（事業許可の）更新制というのがこの業界では語られていて、ある意味5年ごとに退出してもらわないかというしっかり法的に続ける、続けられないような形にしていこうということが今議論されているんですね。そういうこともあるので5年更新制、そんなことがあるので、法律そして事業の更新制、そんなことがあるので、これからものすごく今からこの業界変わっていくだろうと思っています。ですので、たまたまなんだけども、今日メディアがほとんどいらっしやらないということで、2025年になったからかなと思っていて、2024年までにやるべき問題ではなくてですね、今から変わっていこうとしますので、『2024年度からの問題』というふうに言い換えてしっかり社会の中にもこの問題を知っていただいて、周知していただいて、運送事業は当然荷主あつての仕事になりますから、荷主さんに対してもですね、本当に、和を以て接せられるぐらいの、良好な関係を築きながら運賃問題も解決してほしいなあというふうに思います。是非、『2024年度からの問題』ということではよろしくお願いします。

◇50【桐山委員】

物流問題とか云々っていうのではなくて、この協議会について、ちょっとお尋ねお願いなんですけど、協議会という割には、ほとんど説明になんか終始しているような感じがするんですよ。ですので、事前に資料をお配りいただいて、というか、1週間前ぐらいにでもいただいて、目を通した状態でスタートして、ここから質問とか協議に入るっていう方が、非常にいいのではないかという気がするんですけど。

◇51【事務局（佐賀運輸支局）】

次回以降の協議会の開催方法につきまして、ご意見として次回以降の検討材料をさせていただきたいと思います。また改めて開催する場合には、皆様にも開催方法含めてご説明させていただければと思います。

◇52【荒牧座長】

先程、小野先生が言われた2024年まで問題と、2024年度から問題の話で言うと、この協議会自体が相当変わらないといけないのではないかと。事前に打ち合わせの時にいろいろ議論して、これまでは一応数値目標みたいなものを設定して、その実験的な取組みとしてどんなことをやるか。佐賀の場合は、だいたい農産品が多かつ

たですけど、いろんな取り組みをして行く協議。2024 年に向けて、何を実験的にや
っていくかということが主なテーマでしたけど、多分、今、桐山さんおっしゃったよ
うに、これからはもう皆さんたちが実際に 2024 年問題、2024 年から問題にもう
立ち向かわれておられるわけだから、むしろこちら側に情報がたくさん来るとい
う時代になってきますので、協議する中身も、もう実際に体験された方々のテーマを出
していくというようなことが主になってくるだろうなという話は、事前の打ち合わせ
の時にもたぶんこのやり方自体も変わってくるのかなという感じのことは議論して
いる。たぶん各組織の方では、先程の先生が言われたみたいに、いろんなデータが出
てくると思うんですけど、それをこの場でパッと見て意見をきいても、たぶん意見は
出てこないだろうと思います。ですから、一定程度アンケートが出てきた場合には、
それについて、いろんな調査結果を事前に渡しといて、皆さんたちでどういうふう
に読めばいいのか、今どこが問題になってくるだろうということを議論して行く場にな
っていけばいいかなというふうに私も思います。たぶんこれからいろんな調査が行わ
れていくだろうと思いますので、その調査結果を確実に皆さんたちに伝わって、そ
して議論できるような場になっていけばいいかなと思います。事務局の方でもそのこ
とは充分理解されていて、今回のように大きな目標が大枠の側になってきています
ので、そういう方向で動くのではないかとわたくしも思っております。よろしいで
しょうか。時間になりましたので、私の役割を終わりたいんですけど、率直な感想で
すが、私はこの前、橋梁長寿命化の委員会をやって、社会基盤をどうやって持続さ
せるか、簡単に言うと、皆さんたちが走る道をどうやって維持するかというような
ことを考えて、とにかく、社会基盤を維持するのに一体いくらぐらいかかるんだと。
そのことの全体構想が佐賀県にも佐賀市にもそれぞれの公共事業にまだ無いん
ですよ。だから、それを大枠からせめていかないと、実際に僕らが作ったやつは
持続可能なのかどうか。僕は結局、土木って作ることばかり一生懸命で、それ
どうやって維持するかの議論というのはほとんどやって来なくて、今どうやっ
ているかという、それを 50 年で潰すと思っていたのが潰せるはずがないので、
100 年に延ばす計画でやっているんですよ、今。いわゆる長寿命化ということ
でやっていますけど、じゃあ百年後どうなるのか、何も誰も考えてないとい
うようなことなので、根本的に改めないといけないというようなことを言わ
れている・言っている状況です。ですから、この一番社会基盤の一つである
先ほど血液とおっしゃったけど、その流通という問題も、どういう風にして
維持可能なのかということが、小野先生からまた新しい仕組みづくりが動き
始めるみたいな情報もありましたので、また根本的に考え直す時期に
来ているのかもしれない。ただ、それは今の経験を、今やっている経験をも
とにしないと持続できないということになるだろうと思いますので、是非
担当の方々それぞれ大変でしょうけど、我々の方にも情報を与えていただ
ければと思います。

◇53【馬渡委員】

先生がまとめて頂きましたので、我々も協会ではいろんな会員さん抱えておりますし、全国でも、6万3千社をどうやってインフラとして維持させていこうかという話をしていますけども。そろそろですね、標準的な運賃もできた。それからいろんな燃料サーチャージもある。それから改正された自動車運送の約款もあるんですね。約款も改正されます。ですから、それを守れるのが100%になるようなKPIもそろそろ考えていいんじゃないかなというふうに思っております。すぐスタートした時点ではさっき言ったように40%の人がいるとかですね、そういう話ですけども、基本的には100%もらわないと続けられませんよっていうのがそもそもの最初の議論だったはずなので、そろそろそういうのをKPIに定めて、みんなどうなのよ？っていうアンケートを取ったら、実際に答えてちょうだいと、我々500社以上ありますけども、少なくとも500社に至る方々も、必ず答えなさいと言うのは、KPIの部分が100%になる。それも例えば、1年でなります、2年でなりますみたいなことを追い詰めて行けば、皆さんも答える気になるのかなと。今はもう答える気にもならないような料金、それから運賃しかもらってないという方もいらっしゃるものですから、その辺のところをやらせていただきたいなというのと、それから、小野先生が言われたように、2025から始まって、どこに当面の目標があるかということ2030なんですね。2030年に物が34%運べなくなりますよと。いろんなNXさんにしても野村総研さんにしても出されているのは、根拠がないわけじゃなくて、われわれも実際に、もう桐山くんが言ったのが多分全てだと思いますけれども、年寄りには居ますよ。けども、若い人が新たに入ってこない。年寄りの年齢が60から65になる。65から70になりました。これ、あと5年で70から75になった時に、本当に、夜運転手さん大型トラック運転させるんですか？私は怖い。70を超えたら自分もそうですけども、もう目が見えなくなるんで怖いです。そう考えると、本当に運転手さんたちもう体がきつくてやめるし、我々経営者も脳疾患とかですね。いろんな疾患の確率が高くなるんで、本当に雇い続けるかというところちょっと疑問があります。全国それが一斉に起こりますから、今の年寄りの年齢がですね、だんだん5年ずつぐらい登っていくって考えると、あと5年後の2030は本当にみんな辞めて、でも新しい人は入ってこなかったねと。何をやるかっていうと、そのためには、やっぱり待遇改善をして、ほかの事業以外に我々の業界もいい仕事だねと言って選んでいただけるようにしようというのが、そもそものこの協議会の最初の、熱意というか、そういう部分だったと感じておりますので、ぜひ、あと5年この協議会が続くのかどうかわかりませんが、少なくとも早いうちに、実行をして行かないと、なかなか先生おっしゃったように、世の中の考え方を変えないとなかなか難しいかなというふうに思っておりますので、よろしくお願いいたします。

◇54【荒牧座長】

ありがとうございます。私の仕事はこれで終わりにして、事務局にお返ししてよろしいでしょうか？それじゃ、お返しいたします。

開会挨拶 中村 正行 九州運輸局自動車交通部次長

以上