

第 16 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 7 年 3 月 13 日（木） 14 時 00 分～16 時 00 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
吉野 ゆき子	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
安高 尚志	(株) エレナ 総務部 課長
平田 純一郎	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 安全コンプライアンス担当マネージャー (代理出席)
河内 武彦	長崎運送(株) 代表取締役
塚本 敏	製罐陸運(株) 代表取締役
西辻 松好	(株) ミラージュ 代表取締役
永野 一智	(有) 有馬運送 代表取締役(代理出席)
馬場 邦彦	(公社) 長崎県トラック協会 会長
尾崎 和雄	長崎県 産業労働部雇用労働政策課 課長補佐(代理出席)
中村 雅	長崎県 地域振興部交通政策課 総括課長補佐(代理出席)
福村 礼介	九州農政局 経営・事業支援部 食品企業課 課長補佐(代理出席)
宮本 浩一	長崎労働局 労働基準部 部長(代理出席)
大久保 栄作	九州運輸局 自動車交通部 部長(代理出席)
三木 孝志	九州運輸局 長崎運輸支局 支局次長
松尾 康平	(株) 松尾総業運輸 代表取締役(オブザーバー)
伊藤 雅弘	公正取引委員会事務総局九州事務所 総務課 課長(オブザーバー)

議 題

- 1.長崎県地方協議会の取組について
- 2.各関係行政機関等の取組について
 - ・国土交通省の取組について（九州運輸局）
 - ・厚生労働省の取組について（長崎労働局）
 - ・公正取引委員会の取組について（公正取引委員会）
 - ・農林水産省の取組について（九州農政局）
- 3.意見交換

資 料

議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図

- 資料 1 長崎県地方協議会の取組
- 資料 2 トラック運送事業に係る各種施策について
- 資料 2-2 経済産業省の取引環境改善への取組について
- 資料 3 令和 6 年度トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長崎地方協議会
- 資料 3-2 「建築物建造等の発注者」「貨物運送の発着荷主」となりうる企業の皆様へ
- 資料 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
- 資料 5 九州の農産物輸送の現状について

開会挨拶

（九州運輸局 大久保自動車交通部長）

九州運輸局自動車交通部長の大久保です。本日ご出席の皆様におかれましては、日頃より九州運輸局の運輸・観光行政にご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。私は、いま紹介いただきましたとおり、九州運輸局自動車交通部の方におりますけれども、昨年はこちらの長崎の支局の方でこの協議会には参加させていただきました。それ以外にもですね、2 年ほど事務局として参加させていただいております。

それでは開会にあたり、少しだけご挨拶させていただきます。昨年は、いわゆる「物流の 2024 年問題」というものが大きくクローズアップされた年でした。時間外労働の規制などの中で、荷主の皆様やトラック事業者の皆様におかれましては、物流を滞らせることのないよう、物流の効率化や荷待ち時間の解消など、あらゆる手段を用いて改善に取り組まれたものと存じております。この「物流の 2024 年問題」は、2024 年で終わりということではなく、年々深刻化していく構造的な課題であり、関係者が一体となって考え、今後も継続的に対応していく必要があります。まさにこれからが正念場ということで、私どもも考えているところでございます。

また、本日の協議会でございますが、この協議会自体、時間外労働の上限規制が適用されるまでの間にとの前提の元で、長時間労働抑制に向けた環境整備を図るため、サプライチェーン全体で課題解決に取り組んできたところでございます。

しかしながら、時間外労働の上限規制が昨年 4 月に適用されたことや、荷主や物流事業者に対

する規制措置の導入を定める、「物流改正法」が昨年4月に成立いたしましたので、この協議会での議論の前提が大きく変化することとなりました。

この物流改正法につきましては、この4月に施行される予定ですので、施行に向けまして、トラック事業者の皆様や荷主の皆様、私ども行政といった関係者が認識を共にしまして、引き続き、取引環境・労働時間の改善に一丸となって取り組んでいくことが大変重要でございます。

そこで、本日の協議会では、関係省庁による取引環境と長時間労働の改善に関する各種施策や規制措置の情報提供をメインテーマとさせていただいております。

時間も限られておりますので、お配りしております資料のうちポイントとなる取組についてご説明をさせていただきたいと思っておりますので、その点についてはご容赦のほどお願いしたいと思います。

また、労働時間の上限規制適用から1年近くが経過しようとしておりますので、この1年における、トラック輸送の現場での変化や課題に対する対応策などについて、トラック事業者の皆様、それと荷主の皆様からそれぞれお話を聞かせていただければと思いますので、委員の皆様には忌憚のない意見をいただきますようお願いとしまして、開会の挨拶とさせていただきたいと思います。それでは、最後までどうぞよろしくお願い申し上げます。

議題 1. 長崎県地方協議会の取組について

資料 1 により説明（事務局：長崎運輸支局）

（宮原座長）

運輸支局の事務局はご苦勞様でございました。アンケートをやっていただいてその報告でございます。それから来年度の取組についてもいただいております。どうもありがとうございました。

それでは、長崎県地方協議会の取組について皆様からご質問、ご意見があればよろしくお願いいたします。また、今後の進め方について、荷主の立場、トラック事業者の立場からご意見等がありませんでしょうか。どうぞ忌憚のないご質問、ご意見をいただきたいと思います。

（西辻委員）

ミラージュの西辻です。お客様と値上げ交渉をやっている最中なんですけど、原価計算の中に、荷主と食い違う部分が出てきて、どこが食い違うかと言いますと補助金なんですね。これが新聞等によりますと打ち切りということになってるんですね。どうもこれがどこかで復活するような話もある。これが続くのか、続かないのか分からなくて、荷主さんからすると、これはまだ上がっていないんじゃないか、まだ補助金出ているんじゃないか。補助金も、私たちは油屋さんから来る情報では、今日現在 6.9 円。ところが、今日の日経を読むと 9.4 円ある。こんだけ補助金情報機関によってなぜ違うのか。今後どうなるのか。補助金はほんとに消えてしまうのか、どこかで復活するのか。

どうしても我々も急いでやらないと、これが早くなんで聞きたいかっていいますと、2 回も 3 回もやっぱりお客さんにヤーヤー言えないんですよ。だから見通しでもはっきりこの辺で「実は

この補助金についてはこうこうこうだからのせてきました。」と言えるんですけどね。この辺は今結構分からない。分かったら教えていただきたい。

(宮原座長)

ただいまのご質問、どなたにお答えいただいた方がいいか分からないところがありますが。

(事務局：長崎運輸支局)

事務局の長崎運輸支局です。

具体的な補助金名とか今のところ不明なので、具体的情報を持ち合わせてないんですけども、もしよければ後ほどでもいいのでどのようなものかお聞かせいただけるとありがたいなと思います。

(西辻委員)

今の国の補助金。政府が出している補助金があるでしょ。これ毎月毎月いま出てる。これがね、これが少し食い違いがあり、どっちが本当かよく分からないけど。

その政府がしている補助金は、6.9 円、今日現在ね。日経は 9.4 円の補助金が入ってる。それとこの補助金は、新聞には打ち切りと書いてある。いつで打ち切るのか。まだ国会の専門部会をちょっと聞いていたら、どうももう一回やるような話も出ていた。この辺のことがよくわからない。荷主に言ったら、あんたたち先のことで分かんるとまでこんな入れとるの、と。ところが我々にしたら、例えばもう 3 月いっぱい切れるんだったら、また値上げということにはいかんからね、そのへんの事が。わかつとったら教えて欲しい。油屋さんに聞いても分かん。

(事務局：長崎運輸支局)

その補助金の関係については、私ども今ちょっと情報持ち合わせてないので、終わってからでも具体的にお話を伺ってよろしいでしょうか。対応させていただければと思います。今は補助金の資料・情報を持ち合わせておりませんので、このような回答になります。

(宮原座長)

よろしいですね。よろしくお願いいたします。他にございますでしょうか。

(小野委員)

アンケートを長崎県独自でやったデータで、興味深いものなんですが、回答数も結構 5 割近いということで、なかなかの回答数だと思っておりますので、この集計を次の取組に活かせるように。

例えば、せっかく属性をしっかりと調べてらっしゃるので、例えばこれは中小だけの問題なのか、大手は結構大丈夫なのか、10 両未満の会社も結構いますよね。そこだけ今度は属性を絞って分析をして、小規模企業に関してはどういったことがあって、何が問題か。もうひとつは一番の荷主の業種品目が書いてありますので、主要取扱品目今回は農水産品だという会社が 18%いるという

ことで、例えば農水産品だとか、割と多い加工食品だとか、あるいは日用品だとかそういったところに抽出して、どういった問題が特徴的なのか、そういったものをしっかり見つけていくと、例えば農産品が一番多いんですが、例えば全農さんと一緒になって改善するような方向に、クロス分析をされた方がよいかと思われます。

（事務局：長崎運輸支局）

ご意見ありがとうございます。やはり長崎県は従業員が小規模が大多数を占めており、おっしゃるように主要品目というのが農産品と加工食品となっておりますので、その辺は来年度もう少し深掘りしたアンケートを実施できればと思います。ご参考にさせていただきます。

（小野委員）

このデータで分析できるので、今まさに、せっかくやったデータ、令和6年度のデータでやれますから。

（宮原座長）

クロス集計だと思います。いわゆる各項目に対してクロスして細かく分析していくという作業だと思いますけど、もうちょっと頑張ってください。

貴重な助言ありがとうございます。せっかくやっておりますので、アンケートは私座長ですけども、ただ外から見ておりますけども、継続してやっておられて、それからアンケートもその課題といろいろ比較したり、小野先生も言われたようにクロス集計などして、地域の課題に沿うような形で課題を解決していく、そういうプロセスを経て底上げしていく、といいでしょうか、課題を解決するということになります。ありがとうございます。

他にはありますでしょうか。

（松尾オブザーバー）

食料品部会の会長をいただいております、松尾と言います。

先ほど、小野さんの方からデータのことについて、農水産品とか言われていますけれども、これについて、できれば品目別、農産品でも品目で全然違います。緑色の製品、赤色の製品、あの赤い色の製品というのと、イチゴ、トマト、緑色というと葉物。これで鮮度も違うし、取り扱いも違います。これで全然輸送形態も違ってきます。

水産品についても、冷凍もの、鮮魚、活魚。活魚なんて生きたまま運ぶんであって、全然違ってきます。輸送形態も違うし、運転手の疲労とかも全然変わってくるんですね。長崎はそんなにないんですけども、唐津あたり、呼子のイカとか生きたまま運ぶ、東京で生き作りで食べたいと言われると。これ一番難しいんですよ。イカというのは、皆さんもご存知のとおり墨を吐くんですけども、水槽の中で墨を吐いたらもう終わりなんですよ。みんな死んでしまう。ストレスがたまったら死んでしまう。運転にものすごく気を使って運転します。

こういう生き物たち、品目について、農水産物、今現在 2024 年問題が始まって、かなり白ナンバーがふえているんですよ。皆さんには関係のない話になるかもしれませんが、あのそ

うということが増えているんです。

できれば、もうちょっと難しい話かもしれませんが、品目別で調べていただけたら、この品目についてはそこまで難しくもないけども、この品目はちょっと厳しいなという運行があったり。水産物についても、冷凍ものはそんなにない、鮮魚もそんなにないけど、活魚はちょっと厳しいな、とかっていう詳細なことが出てくると思いますので、できればその辺で調べていただければと思います。以上です。

(事務局：長崎運輸支局)

ありがとうございます。参考にさせていただきます。

(宮原座長)

これだけアンケートをそのままを活かしていくために、ちょっと注意力が足りなかったかもしれません。是非長崎県独自の地域の課題として、事務局の負担が増えるかもしれませんが、できる限りどうぞよろしくお願いいたします。

他にございませんですか。長崎県地方協議会のとりくみについて、アンケートについて今質問をいただいております。来年度の取組方針案については、今年度の取組を継続する、ということによろしいですね。ほかに意見がなければ、次の議題に移っていきたいと思いますが、よろしいですか。

ありがとうございました。それでは令和 7 年度の取組計画とその後の進め方についても本日はいただいたご意見を踏まえながら、事務局の方で案のとおりお願いできればと思っております。

令和 6 年度の取組報告と令和 7 年度の取組計画については、異議なく承認された。

議題 2. 各関係行政機関等の取組について（国土交通省の取組について）

資料 2、2-2 により説明（事務局：九州運輸局自動車交通部貨物課）

(大久保委員)

1 点だけ補足よろしいでしょうか。九州運輸局の大久保でございます。

先ほど西辻委員の方からご質問のありました、軽油の燃料高騰にかかる補助金だと思いますが、まさしくこれは今の資料 2 の 11 ページを見ていただいてもよろしいでしょうか。その下から 2 番目、燃料油価格激変緩和対策事業というこれ経産省の事業なんですけれども、まずこれを仰っているのかな、と思ってます。

(西辻委員)

結論はどうなんですか。

(大久保委員)

分らないです。経済産業省さんの事業なんです。

(西辻委員)

どこもお客さんと年度年度で運賃の予算を組むんですね。そうすると我々は、もう3月中に値上げ交渉を終わらないといけない。その補助金があるのとないのとではコストが違う。ここを見て何か分かるのか。

(大久保委員)

私も国土交通省では分からない。時間もないので、見ていただければと思います。

(宮原座長)

どうぞホームページもあるそうですので、ゆっくりご覧いただいて、関係機関に質問いただければと思います。

議題2. 各関係行政機関等の取組について(厚生労働省の取組について)

資料3、3-2により説明(事務局:長崎労働局)

議題2. 各関係行政機関等の取組について(公正取引委員会の取組について)

資料4により説明(オブザーバー:公正取引委員会)

議題2. 各関係行政機関等の取組について(農林水産省の取組について)

資料5により説明(委員:九州農政局)

(宮原座長)

ありがとうございました。ただいまの行政機関からの資料に基づくご説明をいただきました。ご質問があればよろしくお願いいたします。

(松尾オブザーバー)

たびたびすみません、松尾でございます。行政の皆さんには、反論というものではございませんが、参考として聞いていただきたいことがございます。私は運送業をやっていますけども、今もいろんな仕事をやらせていただいています。農林水産業や、さらには競りも出させてもらって、現場のことが自分で分かっているつもりです。

去年の年末から今年にかけて、ニュースとか、もしかしたら身をもって体験されたかもしれませんが、食品、野菜等の高騰。高いな、ちょっと野菜食べれんよ、ということがあったと思いますけれども、実際去年から今年にかけて裏年でもあるので果物、野菜の生産量が落ちているということもあったんですけれども、実際そこまで少なくはないんです。なんでかと言うと、出荷できるものが少なかった。生産されてるものはそこまで少ない。これ何に関係するかというと、今標準化パレット、イチイチパレットで標準化しようっていうことが出てます。これ日本だけです

よね。海外、ヨーロッパ、アメリカ、これイチイチパレットじゃないです。で、イチイチパレットにするために梱包する箱を小さくした。そしたら、私みたいに大きいものは入らないですね。自然のもので、野菜果物いろんな製品同じサイズでできません。いろんなサイズがあります。

大きい箱の時には例えばじゃがいも、丸ですよ。これS玉、M玉は入るけれども、L玉、2L玉になったら、大きいので隙間ができて入らなくなる。だから出荷数が減ってしまう。さらには、キャベツや白菜なんかは、外を剥いてしまったら小さくなるからどうにかなるけども、ダイコン入りません。じゃあ農家さん今どんな苦労しているか。小さく作ろう、子供は小さく産んで大きく育てようですけど、元々小さく育てて、箱に入るようにしよう、って苦労されてます。で、大きいもの、カットです。カットしたらもう価値がないんですよ。カット野菜としては出ます。で、レンコンなんかもカットします。わざわざイチイチのパレットに積むためにカットしてるんです。箱も小さくして増えてるんです。SDGs じゃないんです。ゴミが増えるんですよ。そういうことをやっているんですね。

さらにはですね、モーダルシフト、フェリーにおける輸送って言われてますけれども、どの車でもフェリーに乗れるっていうわけじゃないです。生鮮食品、これは温度管理をしなければならぬ。これには冷凍機という機械がついています。自社の車についてる時には燃料を使って、エンジンで冷やしてるんですね。皆さんのクーラー、エアコンと一緒にですね、乗用車についている。フェリーに乗った場合、エンジンかけられないんで、フェリーから電源をもらうんですけども、その機能がついてなかったら、冷凍輸送はできません。

さらには、瀬戸内海内航を走る。この辺で言ったら、私の地元の島原半島から熊本に渡るフェリーなんかは穏やかなんでいいんですけども、太平洋日本海を運航する時には、船が揺れるので、トラックをフェリーに固定するためのフックがいります。どの車でも乗れるわけではない。どの車でもフェリーに乗れない、じゃあモーダルシフトはすぐすぐできない。それに対応するような改造をしなくちゃいけない、っていうのも出てきます。

パレットの輸送、フェリーの輸送、さらにはですね、最近は異常気象。雪が降ると、それに対する計画的な公共機関の運休。さらには高速道路、道路の通行止め。こういうことを都市部で言われましても、もう地方の産地は出発してるんですよ。着くのに2日、3日かけて行くもんで、出発してるので、途中で通行止めって言われてももう積んで出ています。さらには都市部でこういうことがありますよっていう話が出た場合に、皆さんも経験があると思いますけども、食料品、飲料品の買い占めが出てきます。ということはスーパーの在庫がなくなるんですよ。その在庫の補充のために、私たちは運んで、出なくちゃいけない。出ても通行止めなんですよ。苦情はどこに行くか、運送会社にしか行かない。この辺を、行政の方々がおられるんで、考えていただきたいです。

さらには今、働き手がいないということで外国人の雇用、女性の雇用ということがでてますけども。差別するわけでも区別するわけでもございませんが、どうしても身体的な問題、性的な問題がございまして、駐車場がない、駐車場に止められない、トラックはどこにでも止められないんですよ。だからトラックを駐車場じゃないところに停めて、もう悪みたいなこと言われてますけど、どうしても止めなくちゃいけない。女性の場合、生理的な現象、トイレ行くとってなった場合に、トイレに行けないんですよ。女性のドライバーいますけれども、膀胱炎になるんです。

さらには、トイレを我慢するために夏は水分をとらない。それで、熱中症、まあ水分が足りなくなって、なったりするんですね。

そこで私ちょっと考えまして、あのこういうところに出していいのか分かりませんが、こういうものを渡しています。これ実はですね、ニュースなんかで見られてちょっと問題になることがあるかもしれませんが、ペットボトルにはめて用を足す。災害時用ですけれども渡しています。

けど最近ではですね、ペットボトルにおしっこを入れて外に捨てる人が増えているんです。それが問題で全国的に出てるんですけども、このゴミの問題、実はですね、ここ何年で増えます。何で増えたかと言うと、レジ袋有料化でございます。レジ袋が有料化になって、トラックの運転手が買い物をした時にレジ袋が有料なんてレジ袋をもらわない。レジ袋が無料の時には、ギアのところに、シフトのところにレジ袋を下げてゴミはそれに入れていたんです。それでパーキング、サービスエリアで捨てていたんですけども、レジ袋が有料になってもらわなくなって、ゴミが出たら窓から捨てるんです。これははっきり言ってモラルの問題です。会社の指導の問題ですけども、それをやってしまう。それでゴミが増えたんです。いろんな行政、いろんなところがよかれと思ってしたことが、実は結構裏目に出てる部分があるんですね。だから、皆さんできれば下々の声を聞かれて現場を把握されて、それからいろんなことを決めてほしい。いろんなことをやられるのはいいかもしれませんが、はっきり言って迷惑な部分も結構ありますんで、その辺も考えられてやってほしい。以上です。

議題 3. 意見交換

(宮原座長)

もう 3 番目の意見交換のところまで入っておりますが、運送事業者からご意見をいただきました。今日は 4 つの行政機関の報告もありまして、時間もかなり押しておりますので、意見交換を是非という状況ですけど、こちら私の方から右側の方にはどちらかというと荷主さんの委員の皆様もおられますので、どうぞそういうお立場でですね、これまでのご感想その他コメントがあればよろしく願いいたします。それからもちろん、こちらの輸送の方もですね、限られた時間ですが、意見交換続けたいと思いますのでよろしくお願いします。先ほどの 4 機関に質問という形で戻るかもしれませんが、残りの時間を有効に使いたいと思いますので、皆さんご発言よろしくお願いします。

(馬場委員)

トラック協会の馬場でございます。行政機関、その他荷主の皆様には大変お世話になっております。ありがとうございます。この地方協議会が始まったのが平成 27 年、パイロット事業とかいろんな事業があって、10 年近く経ったわけですけども、10 年経って思うことは、逆にコロナになって非常に物価高、特に燃料が 40 年前からすると約 3 倍。40 年前は軽油はだいたい 50 円台だったんですよ。今もう 140 円 150 円。それでその時に運んでいた荷物と、長崎の場合ですけど、今の運賃とそう大して変わらない。標準的な運賃もあるんですけども、腫れ物を触るよう

な感じで、荷主様もやっぱり物価が上がってるので、なかなか運賃を上げる時間がかかる。

今一番全ト協とかトラック協会で頭が痛いのが、ドライバー不足、人手不足。そういう中で長崎県内のトラックドライバー平均年齢がまあ 55 から 60 ぐらいじゃないかな、という。全ト協の方でも、あと 10 年した時は 30%の輸送能力が落ちるだろうということで非常に危惧しているわけですけど、一番頭が痛いのは、運転手になる魅力を感じないということと、車に乗らないこと。

トラックの免許を取るのに中型免許が入ってるもんですから、大型免許を取るまでに約 50 万かかるということで、若い人がなかなかトラックに乗れないという状況になっている。まあ、川にダムがあって、魚が上流までのぼれないというような環境になっているかなと。特に長崎県の場合は、全国でも一番燃料が高いという地域の中で、運賃の金額も作業のやり方も全然違うというところで、非常に難しいところがあるもんですから、やっぱりあと 10 年した時にどのぐらい運送会社が残っているのかな、っていうのが一番心配なところです。

そういう中で、やっぱり行政機関は補助金の問題もありますけども、非常に長崎の運送会社は苦しんでおりますので、免許も取りやすい環境とか、補助金をもらっているところもあると思うんですけども、なんとか運送業を若い人に引き継いで長くできるようにしなければならない時期に来たのかなっていう感じがしております。

この地方協議会を続けていく中で、長崎の中でいかにして残るドライバー積極的に入ってきて仕事をできるような状態というのを、行政機関、また荷主さんと一緒にしっかり打ち合わせをしながら、こう協力していくというようなことができるのが一番いいと思いますので、今後とも是非ご指導のほどよろしくお願いしたいと思います。

(宮原座長)

ありがとうございます。今日は荷主関係の方、長崎県の方もおいでになっていますけれども、何かお気づきの点あれば出していただければと思います。

(中村代理 (鳥居委員代理))

長崎県交通政策課の中村でございます。

先ほど馬場会長の方から人手不足に対する対応策についてお話しをしていただきまして、県の方でも 2024 年問題に対応していきたいということで、公共交通も含めてですけども今年度から新たな施策として、バス・タクシー・トラックの合同企業説明会というのを、それぞれの業界団体の皆様と連携をさせていただいて、あと国の方にも協力をいただいて実施をさせていただいております。

実績としましては、10 月に長崎、11 月佐世保それぞれ 1 回ずつやったんですけども、来場者数が長崎が 32 名、佐世保が 31 名。実際にその後フォローアップのアンケートをしたところ、就職・採用された方が 7 名いらっしゃったという結果になっています。内訳を言いますと、タクシーで 3 名、トラックで 4 名ということで、まあバスがなかったんですが、十分では決してないですが、県としてもこのような取り組みを今後も皆様と一緒にさせていただきながら、ドライバー不足の課題というものに、一緒になって取り組んでいきたいと思っております。そして来年度も引き続きこの合同企業説明会を、今年度は 2 回やったんですけど、1 回県央地区でやり

たいなと考えておりますので、そういったところにも皆さんと一緒に取組をしていきたいと思ひます。

(宮原座長)

どうもありがとうございました。是非ご協力よろしくお願ひいたします。

他にはございませんでしょうか。時間も大分経っておりますが、せっかく東京から、全国の状況をおわりの小野先生がいらっしゃって、全国の情報もお持ちだと思ひますので、なにかご助言とか、いろんなお話をいただければと思ひます。

(小野委員)

では2つほど。

1つは、今年4月から物効法と貨物自動車運送事業法の内容が変わってきます。相当数のルール、あるいは基準が変わってきますので、運送事業者としては本当に周知しておかなければならない。知っていますし、動かなければならないということがありますので、是非とも、これに関するセミナーをどんどんやっていただいて、知らなかったってことがないようにしてほしい。

これは大きな問題として2つあって、対荷主の部分ということと、もうひとつは運送事業者の業界というものがあるんですね。そのためにも、下請法は元から運送事業者内の監視でしたけれども、多層構造ってのが業界内にありますので、これにつきまして国交省は問題視していて、1つの荷主は運賃を上げているのに、元請、下請、孫請になると手数料が引かれていくので、価格ダウンしていきますね。そういう問題を是非ともなくしていかなきゃいけないということで、これを是正してやっていって欲しいと思ひます。

もうひとつは対荷主の話なんですけれども、これについてはたくさん農林水産省や経済産業省が本腰を入れて今回もルールを改善をしていっていますし、さらには取引ということで公正取引委員会が力を貸していただいて、ルールをしっかりしていっているわけですが、よく最近一番すべての取組の中でもいろんなものがあるんですが、最終的にはやっぱり運賃が上がらなければ原資がないということだけは確かなんです。

そのために運賃交渉ということで、トラック業界、トラック協会が、運賃交渉のためノウハウとかいったもののセミナーをさらに力を入れてやっていこうとしておりますけれども、その時に運賃交渉を受ける荷主の立場の方で、これよく聞くんですけど、3%、5%程度の運賃の値上げで大体済むんじゃないかと思ってらっしゃるような荷主がほとんどなんですね。

そうじゃないということをつも肌感覚で知って欲しい。簡単には、運送事業者の方々は知っているとおり、一般的にも調べていれば大体の全ての運送原価、メーカーでは製造原価ですよ、そういったものの人件費率は約40%なんですよ。よく言われるように、2割長く働いて、2割安い賃金なんですね、ドライバーは。単価を1.5倍することでようやく全産業平均で、この業種もドライバーという職業がようやく人並みになる。そして働こうと思う人たちにも、魅力、最低限の条件にもなる。ということは、先ほどの運送原価の40%が1.5倍に上がるということは、簡単にいえば、全体の運送原価を20%上げなければならない。簡単には労務費ということを考えてただけでも、20%の運賃値上げ交渉、これを基本的なベースとして考えていかなきゃいけない、

そういう計算なんです。時代なんです。そういうことを知ってほしい。3%程度で抑えよう、というようなことは、もう今の時代では無理だ、ということこそ是非とも荷主の業界は知っていただきたいなということです。ということではいじょうです。

（宮原座長）

どうもありがとうございました。どこが問題かということについて、輸送というのはいろんな課題があって、それに対して運賃の値上げという、あるいは人件費を上げなきゃいけないという、他の業種もそうなんです。

それから長崎の場合には、燃料高騰ですね。この辺りを含めて、いろいろな形で行政機関が力を合わせて課題解決のために力を合わせるしかないのかな、と私は第三者的な立場で専門性というのは分からないですけども、ご参加いただいている委員の皆さんに是非ご協力をいただいて、長崎の輸送関係の業界が課題を解決して、若い人にとっても魅力のある、そういう環境にできるようなご協力をお願いします。時間が迫っておりますが、特に関係機関の方から何か補足等よろしかったでしょうか。

時間も来ておりますので、ここで終わりにしてもよろしいですね。ご意見がないようでしたら終わりにしたいと思います。委員の皆様いろんなご意見をありがとうございます。まだまだ意見も出尽くしてないかもしれませんが、本日出ました意見は委員の皆様も参考もされてください。それでは最後に事務局にマイクをお返ししたいと思います。

（事務局：長崎運輸支局）

委員の皆様には、長時間にわたりしてご議論いただきありがとうございました。本日いただきましたご意見につきましては、今後の協議へ活用して参りたいと思います。本日の協議会の議事録につきましては、委員の皆様にご確認いただいた後に、九州運輸局のホームページへの公表を予定しておりますので、ご了承いただきますようお願いいたします。事務局から以上です。

（宮原座長）

それでは、本日の議題も全て終了しましたので、本日の議事は終了したいと思います。委員の皆様、貴重なご意見をありがとうございました。委員の皆様には、スムーズな議事進行にご協力いただき、ありがとうございました。

それでは、進行を事務局にお返しします。

閉会挨拶

（長崎労働局 宮本労働基準部長）

長崎労働局の宮本でございます。皆様お疲れ様でございました。本日は、お忙しい中、本協議会にご参加いただき、誠にありがとうございました。本年度は、冒頭開会の挨拶にもございましたけれども、2024 年問題への対応がもてめられた 1 年でした。トラックドライバーに時間外労働の上限規制の適用が適用されてから約 1 年、これで終わりではなく、これからスタートだと考

えております。本日は値上げ交渉における荷主さんとの交渉の実態、この協議会で実施した、あるいは今後実施するアンケートについてのよりよいアンケート施策の取り決め、あるいはパレットの問題でありますとか、あるいは行政が進める上での現場を見て、聞いてくれというような、といったご意見を賜りました。また各行政機関からもご説明しましたけれども、取組の実施状況であったり、改正法について、それからトラック業界が抱えるドライバー不足も含めまして、様々な課題について、共通認識をもていただけたかと思えます。

本日皆様からいただいたご意見を踏まえ、行政機関として、引き続き、関係機関と連携しながら、トラック業界の働き方改革の推進、物流の効率化・生産性向上、あるいは荷主企業との連携強化などに重点的に取り組んでまいりたいと思います。これらの取り組みを通じて、トラック業界に関連する皆様が安心して事業を継続し、持続可能な発展を遂げられるよう、全力で支援してまいります。

今後も、皆様との連携を密にし、トラック業界の発展に向けた取り組みを進めてまいりますので、引き続きご協力をお願いいたします。最後になりますが、本日の協議会の開催にあたり、ご協力いただきました関係者の皆様に改めて感謝申し上げます。本日は誠にありがとうございました。