

第17回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善
熊本県地方協議会」

日 時：令和7年3月10日（月）13:30～16:05

場 所：公益社団法人熊本トラック協会・3階会議室

【議事概要】

【事務局・九州運輸局熊本運輸支局輸送・監査部門運輸企画専門官 後藤将之】

- ・開会の言葉
- ・配布資料等の確認
- ・出席者紹介

【熊本労働局 労働基準部長：斉藤将】

- ・開会挨拶

【熊本学園大学名誉教授（協議会座長）：坂本正】

- ・挨拶
- ・議事進行

【熊本学園大学名誉教授：坂本正】

皆様ご苦勞様です。座長を務めさせていただきます坂本です。今回の議題につきましては、労働局の斎藤部長の方からも的確に全体の話がございました。

大変懸念されて前回も議論したけれども、懸念されたグレーゾーンの部分が表にあまり出ることなく、比較的順調に進んできた。いろんな問題があったと思いますが、それに向けて新しい試みというものがこれから大きな課題になると思います。今日はたくさんの資料が用意されております。

その報告を受けて新しい課題に向けてどのように取り組んでいくのかというのが、議題になってこようかと思います。

会議運営上のことでございますが、資料がたくさんございます。適宜質問を受けるという形になりますとかなり時間が厳しくなりますので、一つ一つの質問については、言葉であるとか、ちょっとわかりにくいとか、そういう質問にとどめていただきまして、最後にまた方針等が出てまいります。そのときに一括して、ここが聞きたかったということも含めて、ご意見を承れればと思います。

出席の委員の皆様方の時間は全員確保したいと思いますので、それまでは一応ご審議をいただきまして、最後の議論のところで審議を尽くしていただければと思います。

進行いろいろ運営上不具合があると思います。最後までよろしくお願い申し上げます。

それでは議事に入ります。

まず、報告事項1. 各行政機関からの説示について、(1)トラック運送事業に係る各種施策について、九州運輸局よりご説明をお願いいたします。

○議題1 (1) トラック運送事業に係る各種施策について

【事務局：九州運輸局自動車交通部貨物課長 東祐樹】

- ・議題1 (1) について、資料1に基づき説明。

次に資料1—2に基づき、経済産業省九州経済産業局の価格交渉・取引適正化の促進等について説明。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

大変ありがとうございました。かなり多い話ですけど、改善に向けての案ということで今までの経験を踏まえてまだ課題がいろいろございます。それに向けて、今まで暫定的だったものを当面の間という形にしてやはり恒久的にという、段階的に、荷主等も含めて、関係者の認識に応じて順次規制をかけるというか、改善をすると、そういうシステムが進みつつあるということでございます。タイトなスケジュールでございますけれども、後でまた質問等を受けますので、何かございましたらメモしておいていただきたいと思います。大きな問題を抱えながら、順次前に進んでいるというご報告とその対策とのように思います。

次の議題に入りたいと思います。

それでは、次に議題1 (2) 自動車運転者に係る労働の現状について、熊本労働局よりご説明をお願いいたします。

○議題１（２）自動車運転者に係る労働の現状について

【事務局：熊本労働局労働基準部監督課長 野田悦朗】

・議題１（２）について、資料２に基づき説明。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

どうも大変ありがとうございました。労働局としては、いろんな障害、それから事故の防止というのがありますが、この中でも一番出てきているのはやはり荷待ち時間が非常に長いということで、最初の資料のところでもございました。

この間ずっと問題になってきている荷待ち時間の、これをいかに短縮するかと、これに対する荷主の理解とそれを合理的にやっていくシステムというものがずっと提示をされてきております。

いろいろ書類も含めて説明が難しいので、これによって本当に合理化できるのかどうか、まず実務的にはいろんなことがまたあるのかと思いますけれど、そういう形で一応お互い周知徹底して前に進むというご報告でございました。

それでは、次に議題１（３）九州の農産物輸送の現状について、九州農政局よりご説明をお願いいたします。

○議題１（３）九州における物流効率化の取組について

【事務局：九州農政局経営・事業支援部食品企業課長補佐 福村礼介】

・議題１（３）について、資料３に基づき説明。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

どうもありがとうございました。先に農産物はパレット化とかあるいは中継点ともなかなか前から言っている大きな課題ですけど、徐々に進んでいるという取り組みも出てきているようでございますし、それを法律で後押しする。現場では今ございましたように、現場で自主的にいろいろ努力をしていくものをバックアップするという体制が十分に進んでいるということで、特に熊本は農産物については大変大きな影響力と関心がございます。

次の議題に入りたいと思います。

それでは、報告事項２．公正取引委員会の取組について、公正取引委員会九州事務所よりご説明をお願いいたします。

○議題２ 公正取引委員会の取組について

【事務局：公正取引委員会事務総局九州事務所下請課長 柏木智宏】

・議題２について、資料４に基づき説明。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

どうもありがとうございました。公正取引委員会はさっき最初にお話ありましたように、どちらかというと排除命令みたいな感じが強かったということでございますが、具体的に論議の指針の具体的な雰囲気現場での推進であるとか、あるいは確約契約計画の認定によって、実際上の違反の摘発というかそれを具体的に取締まるというか、批判を受けた側が迅速にできるように、大変細かい話をしております。

これはこの間の大きな変化というふうに考えてよろしいでしょうか。

【公正取引委員会事務総局九州事務所下請課長 柏木智宏】

はい。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

ありがとうございます。運輸支局、運輸局との関係で非常に進んでおりますし、説明を求める場合はこういう資料を大体これを持ってたら揚げ足取られるとかいっぱいあるのよく整理をされてると思います。

公取さんのところでこういうように動いていったというのは、やはり実務的にサポートしないと難しいという感じがあるからということでもよろしいんでしょうか。いろいろ運輸局とも連携されてるようですが。

【公正取引委員会事務総局九州事務所下請課長 柏木智宏】

そうですね。我々としても大きな注目、関心を持って取り組んでいる部分だと言えるかと思います。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

ありがとうございます。運輸局の方も、労務の指針とかそういう話出ていますが、これはうまくいっていますか。中身的に言って、少しは前に行っていると考えてよろしいでしょうか。資料を見るともう行っているような、これからの課題であるようにも見えますけど。

【熊本運輸支局 支局長 岩本輝彦】

そうですね。国交省としては、二点あって、一点目は昨年のようにトラックGメンなどの活動、実際に荷主さんのところに行って問題点を聞き、トラック事業者からも話を聞き、情報収集を行ったということが一点目、そして二点目は今年から規制的な措置が始まるということで、元々トラック業界にあった下請け構造の問題、こういう荷主さんと運送事業者の繋がりの部分、そういったものに切り込む。

それから、これまでは国土交通省からすると、荷主さんに対して何かをするということはなかなか難しい問題でしたが、今回こういう指針を作って、努力義務を課していくことを農林水産省と一緒にやっていきます。九州は農産物輸送が大変重要で、我々は実証実験についてはいろいろやってきましたが、規制的な措置をするような問題については、実際はなかなか取り組むことが難しいものでした。この規制的な措置をやることによって、荷主側と運送業者と協働してやっていくような、そういう雰囲気というか、そういったものが醸成されるということが非常に重要なことじゃないかなと思います。

最後に運賃について、適正取引価格については、先ほど公取さんの方でご説明いただきましたけれど、物流特殊指定と下請法は本当に良く読まないとなかなか難しいものでした。

だから今回の改正で、まだ法案は通っておりませんが、下請法と同じような形で優越的な地位を濫用した形のはしっかり規制していきますよと。こういった趣旨でございますのでこういったところをしっかりと、農水省さん、国交省、それから公取さんと連携してやっていければ非常にいいと思います。

これまで、例えば国交省だったら、監査に行き、先ほど先生がおっしゃっていただきました。何か処分をするだとか、労基さんが行かれたら、何か労働時間の改善報告を求めると言われるなど、来て欲しくない役所だったと思いますが、トラック・物流Gメンのように、情報をいただければしっかり荷主さんに働きかけをさせていただく。労基さんの方も相談に乗っていただき、ちゃんと荷主さんに働きかけをしていただくような、そういうシステムが出来上がったので、官民が連携し、本当に双方が繋がり、WIN-WINな形になって進めていくような環境整備がしっかり整ってきたのではないかと感じているところでございます。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

ありがとうございます。今までの議論をずっとここでやってきたが、やっぱり一つ変わったというか、どちらかというと取り締まって「やれよ」というふうに言っていた官の方が、現実の民間レベルの交渉の場所で、非常に優越的地位が高い荷主さんに対して受ける側がどこまで言えるのか。いろいろ言ってきたけど規制はいろいろあって厳しいというところを、国交省もそれから公正取引委員会の方もそれから実際に物流を支援する農政局の方もいろいろ一体化して、荷主とそれから受ける側もう協働してやれるポジションというか、その関係作りに本格的に取り組み始めたと考えてよろしいでしょうか。

公取さんの方は優越的地位というのは何かどちらかと言うとかなり大きな企業相手にするような話だったのに、中小企業レベルのところまで行くと、日本の産業構造上、ほとんどが優越的地位なので、なかなか言いにくいところだと思いますが、そこまで踏み込んでくるというのは相当、今までの現状から少し手を入れなきゃいけないという認識なのではないでしょうか。

【公正取引委員会事務総局九州事務所下請課長 柏木智宏】

私個人からはなかなか話しにくいところではある。当然下請法となるとかなり簡易、迅速な処理であった。こういった義務が課されたりするということになるので荷主さんの方にも負担もあるけども、取引の公正化とか環境改善について言えば、必ずプラスに働くものだ。我々としては措置ありきではなくて、法律の遵守が取引環境の整備に繋がると捉えていただいて、取り組んでいただくと一番いいのかと思います。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

ありがとうございます。説明を聞いていると非常に難しくて役に立っているのか立っていないのかちょっとわかりにくいところがあったけれども、かなり一方的にというわけではないですが、不利になっ

ていたところが、ちょっと条件というか、その改善をして、荷主の方もやっぱり今まで認識をしていることなかなかできないところをやっていく方が、荷主にとってもプラスだというシステム作りや環境作りをやっている。

そういう流れに今入ってきたのかなと。すぐうまくいくわけじゃないが、説明を聞くと、一つあるべき姿があって、その法律の説明が順々あるので、現実合っているのかどうかというのがあがるが、そこに向けて前に進んでいると。説明はこういうものがあってこう行くが、我々の受け止め方をすると現実からこういうところに今向かっているというようにご理解いただくと、この分厚い資料も役に立つのかなと思っていますところでございます。

それと交渉の場所でお互いに記録を取る、取らないという話があります。今日もＩＣレコーダーで記録を取っていると思うが、ＩＣレコーダーを取ると今はもう活字で出てくる時代ですので、その言った、言わないとか、ＩＣレコーダー置いて記録してもいいということであれば、労働局・支局の場合でも、あるいは荷主さんとの交渉でも交渉の記録が取れてちゃんと活字化がすぐできる時代になっているので、その辺のことはどうお考えでしょうか。お互い記録を残してWIN-WINとすることを公取さんも言われていました。

【公正取引委員会事務総局九州事務所下請課長 柏木智宏】

下請け法等の規制の中で、買ったときがあるので、我々が発注者さんに買ったときが問題があるんじゃないかと言ったときに、逆に言うと発注者さんの方もきちんと根拠を持って交渉した結果、要求額はいくらだが、どこのぐらいになっているということが、何かその根拠資料としてお示しいただくことで、我々の調査への説得力が増すことになりまして、また交渉は相手である下請け事業者さん取引先との間でも、問題が水掛け論にならない結果にもなるかと。逆にその下請け事業者さんから一朝一夕にいかない部分。前回の交渉を踏まえて次の交渉に役立てるということがその記録上、メールで送るとやり取りが活用できるのではないかと思います。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

ありがとうございました。どうしても今までは言った、言わないの水掛け論で、感情論になってなかなか話が進まないということは現場であると思いますが、一つ議論したら必ず次のステップに行けるような記録を取って、合意をしてもらいに行くという、そういう商慣習というか交渉プロセスというか記録に残していく文化というか、そういうものもこれから特に必要になってくるのかなと思います。それでは次の議題に入りたいと思います。

議題３．（１）これまでの取組状況報告について、事務局よりご説明をお願いいたします。

○議題３（１）これまでの取組状況報告について

【事務局：九州運輸局熊本運輸支局輸送・監査部門首席運輸企画専門官 平野光祐】

・議題３（１）について、資料５に基づき説明。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

ありがとうございました。

それでは、次の議題３．（２）本年度のアンケート調査報告について、業務委託先である㈱N×総合研究所よりご説明をお願いいたします。

○議題３（２）本年度のアンケート調査報告について

【事務局：㈱N×総合研究所 金澤匡晃】

・議題３（２）について、資料６に基づき説明。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

どうもありがとうございます。アンケートのまとめで、まとめの最後のところは、今まで出てきた議論の課題が網羅的にされており、いろいろなアンケートも、特に自由記述のあたりは非常に注目に値する。一つ質問ですが、前回もいろいろされて今回もいろいろされた結果、少し改善されたとか、何かそのような傾向があったのか、印象的にいかがですか。

【事務局：㈱N×総合研究所 金澤匡晃】

今回の調査の中で、全体的な傾向ということで、ヒアリングに関しては特に進んでいる方に対して

実施した。進んでいる方の取り組みというのは、当然だが去年今年に比べてもいろいろなことをやっておられるという印象があるが、全体的な傾向だけ見ると、理解は一定程度進んでいるものの、行動にそれがなかなか繋がっていないという感じが全体の受け止めとして、私は理解をしている。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

やはり今日のいろいろな話、アンケートの結果を見ても、なかなか理解が進んでいない。

理解が進んでいるところは荷主も、それから運送業者の方も一定程度話がついて、運賃についても上げて行くという話が入口ぐらいまで来ているのかと思います。

課題としてはやはり荷待ちの問題、運賃もなかなか切り込めない。また、いろいろ認識ができていないと、せっかく今日も話が出て、国交省もいろいろなところもみんな頑張っているのに、まだ認知がなかなかいってないと、このアンケートを見るとちょっと忸怩たる思いもするけれども、これが現状だということで、一つ一つ前に行ける課題も出てきたのかなと思います。

それではこれを受けて、最後に次年度の取り組み、今後どうするのかという話のところを説明いただきたいと思います。

それでは、議題4.（1）次年度の取組について、ご説明をお願いいたします。

○議題4（1）次年度の取組(案)について

【事務局：九州運輸局熊本運輸支局輸送・監査部門首席運輸企画専門官 平野光祐】

・議題4（1）について、資料7に基づき説明。

○議題4（2）全体意見交換

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

ありがとうございます。今まで出てきた議論を踏まえていけば、これまでやってきたものを踏まえて、それをさらに徹底していくという形になると思いますので、かなり地味な仕事になると思いますが、ただ中身的に言うとその間非常に劇的な成果は上がっていませんが、仕組みはかなり劇的に変わったという認識をした方がいいと思います。

元々時間外労働の規制というのは、働き方の問題でございますし、運転手の心身の問題それから事故がいろいろ起きて、人命に関わるということから社会問題化したところから起きてきたわけだが、それと同時にその時間外労働の規制を通じて今までの商慣習というか、荷主とそれから運送業者、それから今ものすごい宅配も増えている状況の中、労働者が不足していると非常に難しい問題を一挙にその中に丸め込んで解決していくという大きな宿題をしているわけで、従ってどちらかが規制をして守るという話ではなく、お互いテーブルについて、それを解決していこうという第一歩が踏み出された。第2歩目に行く形だと、だから方針自体はあまり変わらないが、これを周知徹底していくということが、今までの商慣習もいろいろ変えていく、大きな変化の兆しになるかなと思います。

同時にちょっと今日感じたが、荷主と運送業者の間で話し合いがうまくいっているところは、おそらくこれから成長していくでしょうが、そうでないところは二、三年たっていくと、ちょっと落ちていくのかな。ある意味ではまた競争の格差というものが同じ条件で起こってくるのかなと思います。

法律的にはそんなに変わってないように見えますが、最初は臨時的、その後当面の間、次第にそれが恒常化して、ここでもう法律が決まってくると、それを守っていないところは、今度は法律で規制をされるという、そういう仕組みになりつつあるのかなと思いますので、この地味な活動しておかないと、後で知らないと、何でこんなふうになったのかというのが出てくると思います。

それでは最後に一言ずつ感想とか意見がございましたら、お願いをいたします。

【全国交通運輸労働組合総連合熊本県支部 矢野良輔】

矢野と申します。私も8年ほどこの会に参画をしております。

こういう会ができたことについては非常に私も労働組合としてありがたく思っています。ただ、やはりどうしてもやはり荷主様の、運賃の値上げについても進んでいないということで、今申し上げたように進んではきているけれども、まだまだ核心の部分までは来ていない。

皆さん方もご承知と思いますが、明日から労働組合の連合が集中回答日を迎えます。テレビでも何度も申し上げてありますが、初任給は34万とか35万になっています。じゃあ運送業界がどうなのかと言ったら、平均で大体22万から24万ぐらいしかございません。

そこで、トラックドライバーになってください、運送業に来てください。これは非常に難しいと思いますので、この会を含めて、やはり全てのトラックにまつわる事業者、あるいは荷主様、我々労働者も

含めて、一つにならないともう入ってこないと思います。

ドライバーが運送業界に入って来られないと思うので、ぜひともこの会をより一層進めていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

【全日本運輸産業労働組合熊本県連合会 山野雄一郎】

同じく労働組合の立場で参加をしています、運輸労連の山野と申します。

この間の取り組み、それから今後の取り組みが、先ほど説明がありました通り、荷主企業の皆さんにとってもメリットがあるということを訴え続けながら、お互いの関係を築けていけるのが一番いいのかなと思っています。

そして、その方向性は堅持をしていきながら、取り組みを進めてまいりたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

【熊本交通運輸㈱ 住永金司】

熊本交通の住永でございます。こういう形で騒いでもらえたら、マスコミと団体、お客さんが気づき始めた。今日経済連の湯浅課長補佐が来られているが、今まで経済連が理解していただいても、農協の方、農家の方に理解してもらえなかった。しかし今、選果場に行くと、「うちのトマトは持っていけるのか」と声がかかるようになりました。騒いでもらって非常に感謝しております。

ほとんどのお客さんからは運賃の満額回答はもらえないが、7割回答だとか、今度の決算は終わったから10月は後2割上げるからだとか、大体聞いてもらえるようになりました。

本当に物流がいかに大事かっていうことを、荷主が気づいていかないと、その荷物は届きません。生産できません。それをわかっていただく荷主が増えてきた。うちの場合はほとんど100%交渉し、また今年もかと言われながらも上げていただいた。

それと一番大事なことは、私達の現場から言うと、暫定税率です。燃料価格。

もう運ぶなということですよ。うちみたいな小さなところでも、現実を話します。1月は1,200万円。補助金がカットされてから上がった金額は。おそらく、このまま通していくと今年度は2億からの燃料の値上がり。だから今、武藤君ともう辞めようか、今辞めた方が怪我がないと。これをずっと続けていけば、怪我をします。

もう辞めた方が、今まで50何年やってきたのは残るところまで追い込まれております。

ぜひトラック協会の皆様方も一緒になって、暫定税率の廃止。これは道路特定財源です。これは一般財源にしているとある党とある党は暫定税率を廃止と言ってくれました。ある党は一切駄目だという。

もう来年の3月とかいっていると、運送屋の3分の1は潰れますよ。3分の1は潰れます。それでいいかどうか考えていただきたいと思います。以上です。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

これは議論しないといけな。住永さんが言われたように潰れたら困るが、潰さないと困る、そういう深刻な問題。それはちょっと後で受けていただいて議論したいと思います。

【㈱手野運送 武藤哲裕】

手野運送の武藤と申します。熊本交通運輸さんの10分の1ぐらいの会社ですけど、本当にお恥ずかしながら、昨年の12月からだいぶ労働時間について、やっぱり2024年問題ですから、制限をかけて運行回数を見直してやっていると、5人ほど退職者が出ました。長距離、東京までバリバリ走っていたドライバーが。話を聞くと、稼げないって言う。稼げないじゃないんですよね、もう。本当にもう東京にバリバリ行っていたドライバーたちの環境を聞くと、もう家を建てている、子供が大学生、もう払いが決まっている。もうすごく高い金額で。やっぱりそういったドライバーたちはもう退職せざるを得ない。ただし今、私達業界って今、本当に今、今日いろんなお話も聞きましたけど、やっぱり労働環境は改善をしなくてははいけません。

本当に長かったです。自分も昔、長距離をやっていましたけど、4時間寝ていたら寝過ぎと怒られていたような時代だったですよ、本当に。僕はそこをギリギリ経験しましたので、今のドライバーたちの仕事ってすごく楽だなって思うけど、それでもまだ駄目だと思うんですよ、やっぱり。先々は以前の東京運行で辞めていったドライバーたちの運行回数を、1回か2回減らした金額の給料がもらえるぐらいの水準に頑張っていくようになると、またドライバーも集まる。今さっきお話もありましたけど、本当に給料はよその業界に比べても安いのだなとつくづく思います。その中でも魅力あることとなると、お金もなんですけど、やっぱり運んでいく意義というか、仕事は達成感がないといけな。僕はこの業界

は、本当に待っている人のところに荷物を持って行ったときの達成感というのは、どの業界よりも得られると思っています。ただその中で、どうにかこの時代にもついていかなくてははいけない。今まではありません、この会に来て、いつも労働局や運輸局の話を聞いて、出来るわけなからうもんっていつも思っていました。

でも今日は初めて、初めてって失礼で、すいません。すごい味方のような気がしてきて、俺はやはり、今からここを頼っていろいろな話をしていけないと、やっぱり私達がどんなに考えて頑張ってもそれは駄目だよと言われたら終わりだし。ではなくて、事前に、先日運輸支局さんに訪問したときもすごく親切にしてもらったが、やはりそういった形で私達の現状を、監査とかでなくて本当に見ていただいて。監査じゃなければ惜しみなく出します。そういった形も込めて、本当に私達の現状を知っていただく。ヒアリングとやっぱそういうのも込めて、すごくコミュニケーションをとる必要があるとつくづく思いました。本当に次回、またこの会が開催されるのがすごく楽しみになったので、また次回も期待しています。ありがとうございます。

【株式会社AZUMA 上田裕子】

株式会社AZUMAの上田と申します。やっぱり長距離されている方の、切々とと言われるのは本当だなと私も思っています。

今回といいますか、この2024年問題を機に、皆さんで標準的運賃を出していただいて、お客さんに交渉することができたので、本当にそれは感謝しております。そういうところで、私の会社もまだまだ100%上げきれていないところがあります。ですけど、そういうところももっと自信持って、運賃交渉していきたいと思っております。

それともう一つは、おっしゃったようにやっぱりなかなかドライバーさんの給料、これを底上げすると、やっぱり会社がどうかと。年間に少しずつベースアップしているけど、もっとしないとやっぱりよその企業に取られて、運送会社には入ってこないんです本当に。募集をかけても募集の経費がどんどんいって入ってこないというのがもう今の現状。

ただ、これも全体的に人手不足という問題が一つはあると思いますので、そこを会社の魅力を出していきながら一步一步進んでいきたいと思っておりますので、今回のこういう資料をもう1回読み返しながら、本当にうちの会社の中でも運賃交渉をきちっと堂々といけるように、そうしたいと思えます。

そしてさっきもおっしゃったように、燃料の価格。これは本当にみんなで考えていかないといけないことではないかと思えます。以上です。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

ありがとうございます。根本的な問題ということで、上田さんなんかもずっとやってきて、交渉うまくいったというのは、やはり基準が出たということが大きいわけですね。やはりそういう意味では味方だという話で、よろしくお願いします。

【九州産交運輸(株) 宮原淳一】

九州産交運輸の宮原といいます。今回初めてこの会に出させていただいた。これまでも運送会社やっていたが、今まで話していたみたいにお客さんの方と交渉してある程度理解していただいています。ただ、やはり先ほどから言われているみたいにドライバーさんの賃金。賃上げにはやはりどうしてもお客さんの値上げが追いつかない。後はそれ以外に軽油の話も出ましたけれども、今大きいのが、私らで一番頭抱えているのが、新車価格もそうですが、購入価格プラス修繕費です。これがどんどん上がっている。そういった整備をされる方が少ないのかもしれませんが、こういった部分、全ての費用が上がっている。

先ほどNX総合研究所の方の話もありましたけれども、それでもまだまだお客さんの方が100%理解していただけてない。ですので、私どももそうですが、こういった会で皆さんと一緒になしまして、声を大にして、こういった運送会社、運輸部門、物流部門の環境を良くしていきたいと思えます。今後ともよろしくお願いします。

【ヤマト運輸(株)熊本主管支店 棕本啓太郎】

ヤマト運輸の棕本と申します。今回で2回目になりますけども、前回来たときより、今年は交渉の場ってというのは非常に増えています。我々ヤマト運輸としては、9割が協力会社さんをお願いするような形態になっていますので、目の前にいらっしゃる熊本交通運輸さんやAZUMAさんに感謝です。

日々交渉の上に、上がる数が多くなったかと思っています。もちろん標準運賃というのは我々と一緒

に話していかなくちゃいけない。話し合う場っていうのが増えていますので、我々も同じように運送会社ではあるものの、やっぱり賃上げっていうことは今回の一次回答の中では満額上がりましたが、それを協力会社も同等に上げていかないと。熊本としてはやはり輸送力っていうところが減ってしまうという課題がありますので、ぜひこれからも、そういう標準運賃というところはしっかりと向き合って、価格設定をしていきたいと思いますのでよろしくお願いします。

ただこの価格設定の問題の中で、我々先ほど農産物を輸送しているということで、非常に農産品という価格はすごい販売とか安い。それを価格に転嫁するときに、やはり運賃の相場っていうところがどうしても安くなってしまふところがちょっと課題なのかなと。全国的に見ても、農産物を運ぶと、やはり水産業と違って売価が安いので、それも運賃が取れないという課題もあると思いますので、そこら辺は、飛行機とかをうまく使いながらやっていきたいと思いますのでどうぞよろしくお願いします。

【日本通運(株)熊本支店 杉野孝志】

日本通運の杉野です。よろしくお願いします。皆さんからお話いただいた通りでございますので、我々が特に大きな内容が違うということではないと思います。一番聞いていて私もそうだなと思ったのは、従業員の方の採用というところに私も大きく携わっておりますけれども、採用するときに、運賃は採用の賃金のベースをもっていたときに、応募者が全くいない。他のところにも採用の関係で高校とか大学へ事務員とドライバーを探しに行っても、一切応募はないというような状態がここ二、三年続いております。

やはり、ここに例えば企業としての魅力あるのかとか、運送業としての魅力あるのかっていうのを、だんだん沈みかけた中で、こういつて運賃も上がっていきまふよ、採用するときの賃金も上がっていきまふよということが提案できるようになると、また学生にとっても魅力的な会社になっていくのではないかなと。

もしくは運送業、もしくは運輸業というのが、もう少し魅力的なところになれば、若者ももっと集まってくるのではないかと思いますので、今後も沈み込むことなく、会社が魅力的なものになるように、業界全体がそうなるように、努力をしていきたいですしご協力をお願いしたいと思います。以上です。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

ありがとうございました。まさかそういう話を日本通運さんから聞くと思ってなかった。

【本田技研工業(株)熊本製作所 松本竜二】

本田技研の松本でございます。今日はどうもありがとうございました。先ほどから皆様の話を聞くと、責められる側なのかなと。自主行動計画については、自動車業界として立てて、本田技研としても推進しているところであります。

価格の改定の交渉につきましても、前年から取り組んでおりまして、ある程度、皆様のご希望が通るような形で運賃の改定にも取り組んでおります。ただし、今日聞く限りではまだ十分ではないみたいな感じなので、私単独では決められませんが、上位の者と確認をしながら、是非ご納得いただけるように取り組んでいきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【(株)鶴屋百貨店 水田竜一】

鶴屋百貨店の水田でございます。いつも皆様には大変お世話になっております。実は前回も申し上げたが、私どもはほぼほぼ着荷主、着荷がメインであり、今までここにいていいのかと思っていたが、今回初めて物効法で着荷主という概念ができましたので非常に助かっていますが、これは次回以降の話になると思うが、特定荷主の話が出ました。特定荷主、なるほど、私どもそんなに大量には荷物を預かっておりませんが、着荷主としての努力義務というのが策定されたと認識しております。

ただ、残念ながらまだ具体的に書類を作りなさいというのはいくつかあったと思うが、ガイドラインというか、ガイドブックみたいなものが4月ぐらいに策定されるのではないかという話も聞いておりますので、それを待った上で、そういったものを使いながら、いわゆる荷待ち時間。私ども物流センターを持っておりますので、着荷時間もかなり短縮はしておるつもりですが、そのあたりも含めて今後検討していきたいと思います。どうも今日はありがとうございました。

【熊本県経済農業協同組合連合会 湯浅公博】

お疲れ様です。J A 熊本経済連の湯浅と申します。本日はありがとうございました。2024年問題ということで、問題をマスコミが大きく取り上げる中で、うちの方では輸送改善協議会ということで、

協議会を通じてパレットの試験やストックポイントの検討等、また、その結果をもとに農協さんに情報共有などを行って、運送会社の労働環境の改善などを取り組んで、先ほど運賃の話も出たが、多少なりとも農協さんと、運送業者さんの中で運賃の値上げも行われています。

ただ、情報をこちらの方はしっかり流したつもりでも、やはり農協さんの中ではちょっと格差といいますか、まだまだ伝わっていない、理解が進んでいない部分もありますので、農家の皆さんも、人件費や肥料代、農業機器というのは、ちょっと費用が大きいものもある。かといっても、やはり農産物を作って、大消費地に持って行けないと、安定供給しないと、どうしてもそこは農家さんが成り立っていかないので、そういった安定供給をするため、物流業者の皆さんと一緒に協力をしながらやっていかなきゃいけないと思っています。本日のいろいろな情報を活用しながら、運送会社さん皆さんの労働環境の改善に協力しながら、安定的な農産物の供給につなげていきたいと思いますので、これからもよろしくお願いします。

【熊本県農業協同組合中央会 山本浩二】

今日はありがとうございました。農協中央会の山本と申します。今日感じたことは、先ほどちょっと農家の話が出ましたが、農家もかなりコストが上がってなかなか稼げないと。農産物が高い高いって言われていますが、確かに米は高いが、高かったが、今年はそれ以外の部分については量が少ないから価格が高くなっているということになりますので、そういう部分も含めて今政府の方で食料安全保障ということで、適正価格。コストをちゃんと価格に転嫁して、ちゃんと営農ができるような形を取り入れるよということで我々要請もしてきましたし、それがひいては農家の理解が得られれば当然、運送、運賃そういうところの理解も、部会等の理解も進んでいくだろうと思います。

やはりこの問題、ここにも書いてある通りお互いWIN-WINの関係じゃないと駄目なんだと。どちらか一方だけが負荷がかかるというのではうまくいかないのかなと思いますので、そういう部分を含めれば、我々のスタンスとすれば、農家のそういう価格。適正な価格が、ちゃんと消費者に理解していただいて、買っていただけるというような状況ができれば、当然そういう運賃云々の方にもなっていくという話になりますので、そのあたりが、今後一応問題ではあるが、こういう問題はやはり適正に取り組んでいくべきところは取り組んでいくべきだろうと思いますので、我々微力ながら経済連も一緒になって、そういう理解の部分については進めてまいりたいと思っています。

【熊本県商工会議所連合会 原山明博】

熊本県商工会議所連合会の原山と申します。今日初めて参加をさせていただきました。県内九つあります商工会議所の連合体ですが、まさに物流は経済活動の根幹でありますし、これが立ち行かなくなれば経済活動も立ち行かなくなり県民生活も立ち行かなくなるということで、大変重要な課題だと思っています。

会議所としては荷主の立場もありますし、運送事業者さんの立場もありますので、しっかりとこの辺の実態だとかいろんな制度等の周知を図りながら、これまでお話あったようにWIN-WINの関係が成り立つように、いろいろ努力していきたいと思っています。以上です。

【(公社)熊本県トラック協会 会長：下川公一郎】

トラック協会の下川です。言いたいことはいっぱいありますけど、時間がありますんで、要約して。今日は本当に皆さんありがとうございます。本当に二、三年前に比べると少し歯車が動き出した部分があって、トラックの下請法も今度できるということで、多重構造の部分にメスが入るということで、少しずつこの実運送のところに芽が見えてくるのかなという部分で。先ほど住永会長からお話があったように、直近の燃料が、本当に12円ぐらいもう一気に上がってしまっていて、本当に年末までに熊本県内に750数社ありますが、100社以上辞められたりするとこが出てくるのではないかというのが非常に不安視しておるところであります。

先ほど手野運送の武藤社長が言われましたけれども、真面目にしているところが、こうやって辞めていって、法律守らずに運行しているところの給料が高いために、そっちに移るといった業者が多少ある、本当に。悪貨が良貨を駆逐するようなことはあってはいけませんので、そういったところは本当にもうきちんと、運輸局さんの方でカチッと、そういう事業者がきちっとやっていただきまして。真面目にやっているところがちゃんと福を見るような業界にしていけないといけなかなと思っていますので、そういうところもよろしくお願いします。

それと、今日青果物なりなんなりいろいろ出ました。工業製品関係でも2024年前後で、運賃が上がったという事業者がおられます。20%ぐらい上がったといわれるところあります。ただ、標準運賃の

水準が今までが60%だった。ですので、20%上がっても、まだ標準運賃の72%というのが現状で、そこから上に行っていない。

そこに来てからのこの燃料高、車両高、修理高、いろんなものが来ているっていうのが今現状であります。そういうところが次もう一段階上がらないと非常に物流事業者は厳しいなっているというのが我々の正直なところであります。それと併せて、今回出ておりませんが、鶏、豚と牛等の飼料関係の輸送、いわゆる畜産輸送。このところと、熊本県の材木、木材に関する輸送。このところが非常に厳しいところでございます。

これも特殊車両です。木を掴んだりして積んだりするフルトレーラーがあるが、多分今5000万円近くします。そういう車両を買うと。だから今事業をされている方々、あと5年後10年後、車両を代替してその仕事をするかって言ったら多分やめられます。相当数が。だからそういうところの部分というのがなくなってしまうと、熊本の林業が駄目になり、熊本の畜産が駄目になり、そういう部分が出てくると非常に危ないのですが、今日話題には、議題等にはありませんけど、一番そこが直近で非常に5年後10年後厳しい部分があるのかなと思いますので、そのところもまた来年度以降議題にしていただければと思います。ありがとうございました。

【熊本学園大学 名誉教授：坂本正】

どうもありがとうございました。今日は非常にタイトな、一つ進展していくというその枠組みを作っていくという意味で、ある意味では心強い、武藤さんが言われたような、そういうところをこれからの業界の中で一緒にやっていく部分が出てきたが、最後に下川会長がまとめられたように、ここで挙がってない話。それから住永さんが言われた燃料サーチャージの問題。大筋の枠はあるが、この間変動している。やっぱり燃料サーチャージで、非常に大きい問題。それから今は問題になっていない、あと4、5年経ったら大きな問題になるものも今日指摘がありました。

これは今から構えておかないと、ここで議論することではないが、後継者がいない次の業界がいないときに、今の話で林業が潰れる。養豚業がきつくなる。そういうような話も含めて、先ほどのまとめの中にはありませんでしたけれども、次回はそれも盛り込むような形でぜひ検討いただきたいと思います。

非常に長く時間とりましたけれども、有意義に進んだということでお許しいただいて、今日これで終わりたいと思います。どうも大変ありがとうございました。

【九州運輸局自動車交通部次長 中村正行】

・閉会挨拶

【事務局・九州運輸局熊本運輸支局輸送・監査部門運輸企画専門官 後藤将之】

・閉会の言葉

ここで全ての議事が終了し、会議は終了した。(～16:05)