

第13回
トラック輸送における取引環境・労働時間改善
宮崎県協議会 議事概要

- 1, 日 時 令和4年2月21日(月) 13時30分～
- 2, 場 所 宮崎運輸支局 2階会議室
- 3, 出席者 会場参加 白石委員長、小野委員、牧田委員、犬塚委員、松野委員
リモート 10名
(山本委員、高石委員、伊藤委員欠席)
事務局 労働局2名、運輸支局2名、県ト協2名

4, 議事概要

事務局より協議会開催を宣言し、座長議事進行交代までの間、進行役を務める事を報告。

配布資料確認後、委員紹介については出席者名簿に代える事を報告。

今回の協議会より委員として参画の宮崎県養鶏協会古澤専務を紹介。

○九州運輸局田上自動車交通部部長あいさつ

トラック運送事業は、平時から我が国の経済と人々の暮らしを支えるライフラインであり、大規模な災害発生時の緊急支援物資輸送等により被災者の復興を支える役割を担うなど国民生活に欠かすことのできない大変重要なインフラです。特に今般コロナ禍にあっては、自らの感染リスクや不安を抱えながらもその職責を果たしていただいている皆様の存在がまさにエッセンシャルワーカーとして社会に広く認識されるに至っております。一方で、トラック運送事業は少子高齢化に伴うトラック運転手不足、荷待ち時間や付帯作業等による長時間労働、全産業平均を下回る賃金など多くの課題に直面しております。また、今般の燃料価格上昇によってトラック運送事業の経営状況に与える影響が懸念されております。令和6年度からは「働き方改革関連法」により、トラックドライバーの時間外労働に上限規制が適用されることになり、その担い手確保の為にトラック運送事業における「働き方改革」は急務となっております。その為には、輸送の安全を確保する観点からもドライバーの長時間労働の是正を図ることが必要である一方、運送事業者だけでなく、荷主、そして消費者をも巻き込み、サプライチェーン全体の改革を進めていくなど、既存の商慣習や様式にとらわれない取り組みが必要となっております。

改正貨物自動車運送事業法に基づく「標準的な運賃」につきましては、トラック運送事業が安全を遵守しながらその機能を持続的に維持するために必要であることを荷主企業の皆様方に理解して頂く事が重要であると考えております。

燃料価格の上昇分につきましても、「標準的な運賃」の設定や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、トラック運送事業者のみがその負担を抱えないことが必要となっております。標準的な運賃の主旨、目的が事業者や荷主企業の皆様に理解され、実際の取引にあたって十分尊重されることが必要となっております。

国土交通省では、荷待ち時間の件数が特に多かった輸送分野（「加工食品、飲料・酒」「建築資材」「紙・パルプ（洋紙・板紙）」）について、各分野特有の課題を洗い出し、解決方法を整理した分野別ガイドラインを取りまとめ、今年度は、各ガイドラインの解説や荷主と運送事業者が協力して取り組んだ事例を中心に紹介する「オンラインセミナー」を開催しているところでございます。

また、取引環境の適正化の取り組みとして、平成30年よりホワイト物流推進運動を展開しており、自主行動宣言されている物流関係企業が令和3年12月31日現在、全国で1,315社となっております。推進運動の更なる展開のために令和3年10月より令和4年3月まで月1回合計6回にわたりホワイト物流推進運動セミナーをオンラインで開催しております。今後も各種行事等において本運動への賛同を呼びかけて参ります。

本日は前回の協議会で承認いただきました各種取り組みについての進捗状況の他、加工食品の中でも宮崎県の特産品、かつ、過去の協議会での意見等も踏まえ「鶏肉製品」を重点品目に掲げ、今後の取組方針等について事務局より提案して頂く事としております。更には、令和6年度から適用される時間外労働の上限規制に向けて効果的な取り組みとなるようPDCAサイクルによる継続的な改善を図ることとされておりますので、具体的な取り組みにつきましても幅広くご協議をお願い致します。

本日は各委員の皆様方の活発なご議論を、どうぞよろしくお願い致します。

事務局：それでは、これより白石座長に議事の進行をお願いします。

白石座長：この2年間、全世界をコロナ禍が覆いまして、物流に関しましては、昨年9月イギリスではトラックドライバーが足りないということで政府がてこ入れしたであるとか、この2月にはカナダのトラックドライバーがコロナワクチン接種義務化に反対してストライキを起こして物流が止まってしまっていて大混乱している。いかに物流が大切か、日本においてトラック業界の大切さというのを改めて感じているところです。この協議会も何度も開催して少しずつ改善に向けて頑張っている訳ですけど、これには運送事業者、荷主事業者、行政この3者がお互いの立場を考えながら協力していかないとなかなかドライバーの不足に対して対処ができないかと思えます。本日はこれまでの流れを踏まえて皆様方に活発なご意見をお願いしたいと思えます。よろしくごお願い致します。

白石座長：それでは議事に入りたいと思えます。

議題1「宮崎県地方協議会における取り組みについて」、事務局より説明をお願いします。

【宮崎運輸支局：資料1に沿って説明】

【トラック協会：参考資料1に沿って説明】

白石座長：ありがとうございました。

先ほど事務局から説明がありましたが、宮崎県養鶏協会の古澤委員より発言をお願いできますでしょうか。

古澤委員：令和2年の鶏肉の流通実態調査結果を見てみると、全体の陸送の割合で22%、海上の割合で78%という数字が出ているが、ほとんどの関東、近畿についてはトラックとフェリーで流通している。今後トラック業界の課題等があるということで、それに対して養鶏協会としても会員さんとトラック業界お互いにメリットのある方向が見いだせるような活動ができると良いなと思っております。（参考資料2参照）

白石座長：ありがとうございました。

それでは経済連の長嶺委員ご発言をお願いできますでしょうか。

長嶺委員：先程来本県青果物の取り組みについてはお話しがあったところですが、この取り組みにつきましてもドライバーの労働環境改善に直結しておりまして、産地側にとっても安心して販売できる持続可能な輸送体制というのは重要であり、そちらにしっかり繋がっているのではないかと考えております。また、コンプライアンス意識の全体的な向上にも繋がっており、非常にやって良かったと感じております。その他、課題につきましてもしっかりと協力会社さんと連携して対応していきたいと考えております。

白石座長：ありがとうございました。

それでは、ただ今の説明について、ご意見・ご質問があればお願いします。

小野委員：まず確認していきたいこととして、過去からの振り返りがありましたので鮮明に思い出すことができました。今回新しく農産品では無く畜産品の加工品、ブロイラーについてのデータがありました。九州の宮崎という立地から見れば一番基本的な大消費地（首都圏、関西、中部圏）という事なんでしょうけど確かに先ほど養鶏協会のほうで調べられた出荷先地域別の割合についてもまさにそのとおりになっていたと思います。その時に宮崎という陸路で考えれば大消費地から最も遠いのが宮崎県ということでフェリー、RORO船も含めた海上輸送を利用するというのは労働時間に効果があると承知しているのですが、運輸支局の資料の中でフェリーの利用率が書かれていたが、案外使われていないと言うのが感触であります。一般的に農産品ですと基本的には1ケースあたりの運賃という契約がJAさんとされることが多いので、総

トータル数で運賃が計算できますのでそれとの兼ね合いによって燃料代は浮く、労働時間は減るし高速代も不要になるという事を事業者の方は考えながらフェリーを使うか使わないか念頭にあるように聞いております。畜産において使うか使わないかという判断の場合、1 つめの質問として生肉なのか、冷凍肉として動くのか教えて頂きたいという事、もう一つは運賃の体系、例えば 1 kg いくらなのか、1 ケースいくらなのかという個建て的なものであれば、フェリー運賃を払った時に高速代あるいは燃料代の差額を計算しながら比較精査をしながらフェリーを使ったり、高速でも良いかと考えるのかどうか教えて頂きたい。

事務局： 今回のアンケートでは、食肉の形態、運賃の契約内容など詳細まで聞き取っておりませんので、今後、更に深掘りして調査を行っていく必要があると思っております。

牧田委員： ほとんど生肉が主流。生肉で販売した方が条件が良いため -5°C 前後での輸送となる。

古澤委員： 先ほどご質問のありましたブロイラーの冷凍、冷蔵の話ですが、国内の消費量の 4 割程度が輸入品、6 割程度が国産と言われております。そういう中で輸入品は、ほぼ冷凍で入ってきますので、国内産の鶏肉というのは冷蔵で流通させる方が消費者に好まれやすいものになっていくという事です。なぜそうなるかといいますと、ほぼ、食卓に上がっていくのが国産品、外食あるいは加工品に回っていくのが輸入品というような棲み分けができておりまして、そういった意味で国産はほぼ冷蔵ということで消費されることで流通されているという事になります。

武井委員： ホワイト物流推進運動の件ですが、「荷主団体等」との表現がされているが、具体的なお名前等明らかにできるのであれば教えて頂きたいのと、どのくらいの数の訪問をされているのか教えて頂きたい。2 点目は長時間労働に関する課題として複数回答があげられているが、例えば「手作業+荷待ち」と言ったようなカテゴリーの回答であるとか、もしくは「手荷役+陸路」と言うような回答もあったのかなと思ったところでした。もしよろしければ教えていただければと思っております。

事務局： ホワイト物流推進運動の取り組みとして訪問した荷主団体ということですが昨年、「優良事業所の優先的利用」をお願いする取り組みとして 2 団体（宮崎県商工会議所連合会、建設業協会）を訪問し、その際にホワイト物流推進運動の説明も行ったところです。これとは別に、宮崎県森林組合を訪問し、こちらでも説明を行いました。二点目のご質問ですが、こちらは、ご指摘の通り 1 社が複数の課題を抱えているというところがございます。課題を抱え

る 10 社の内でも 1 番多いところは、全ての項目の課題を抱えているようでした。平均すると、1 社あたり大体 3 項目程の課題を抱えているという風に思っております。

白石座長：その他何かご質問・ご意見ありますでしょうか。

甲斐委員：商工会議所の会員企業は全ての業種に及んでおりますので、製造業から運輸交通業、建設業、卸・小売業全ての業種の方がいらっしゃいます。そういうことで業界毎に部会を設けておまして、今回、コロナ禍の中でも色々課題を抱えていらっしゃるということで部会活動を頻繁に行っております。そういう中で今日の話聞いて感じたことは、例えば、物流の前後にある製造業と運輸交通業の部会、運輸交通業と卸・小売業の部会それぞれが単独で勉強会とかされておりますけど、相互に合わせて勉強会といったものを今後更に多くやっていきたいなと思ったところです。それと日本商工会議所が音頭を取りまして全国の中小企業に呼びかけておりますのが、「パートナーシップ構築宣言」といまして、コンプライアンスをしっかりとしましように、特に取引において下請け企業とかにしわ寄せを与えないようにという、これは大企業と中小企業、中小企業から先の下請け企業それぞれの取引段階において発生するかと思いますけど、下請けの適正化であり、物流の適正化であり、そういうことを我が社はしっかりやりますと、透明性を持ってやりますという事を経営者が宣言をするという制度で、これらの宣言企業同士が、また新たな取引をはじめたり、物流を行うといったようなことを推進しようといった動きでございます。今回のテーマも含めて日本商工会議所が行っているこのような運動も一見の価値があると思ったところです。

白石座長：先ほどの議題に関連して事務局から提案があるということです。事務局より説明をお願いします。

【宮崎運輸支局：資料 2 に沿って説明】

白石座長：ただ今の事務局の提案について、何かご質問・ご意見等あればお願いします。

牧田委員：ホワイト物流について今ご提案があったわけですがけれども、私もホワイト物流にどれだけの人が参加していただけるか期待しているわけですがけれども、なかなか賛同者が少ないということで、今日ご出席の荷主企業でホワイト物流に参加できないものかと。特に養鶏協会の方でもう一回ホワイト物流に荷主企業も参加していただいて物流と一緒に我々事業者と語りながらやれないものかと考えるんですけど、何かご意見ございませんか。

白石座長：それぞれの立場もございますので、協力し合っていないとなかなか改善は難しいかと思えますけどいかがでしょうか。

事務局：この場での回答はすぐには難しいかと思えます。引き続き、事務局と致しまして、この点は周知を図りながら賛同を求めていきたいと思えますが、いかがでしょうか。

牧田委員：よろしくお願ひします。私共のお客様で食鳥業界の方もホワイト物流に賛同いただいております。その中で私共と一緒にになって色々な違反箇所はないかとか色々な事を改善して 2024 年問題を乗り越えられるかと検証しているところでもあります。2024 年の労働問題の規制についても荷主と運送事業者と一緒にになって確認し合っていく、もうそのような作業に入らないと間に合わないと言う時期に来ておりますので、是非県内の荷主企業さんがホワイト物流に参加されて、決して肩のこるような事ではありませんので消費地まで遠い宮崎をどうしていくかという事を真剣に考えといけない時期がきていると思えますのでよろしくお願ひします。

白石座長：荷主企業の皆様方にはお持ち帰りいただき是非ご検討いただければと思えます。

白石座長：それでは特になければ次の議題に移ります。

議題 2 「トラック運送事業に係る各種施策・周知事項について」九州運輸局から説明をお願いします。

【九州運輸局：資料 3 に沿って説明】

白石座長：ただ今の説明についてご意見・ご質問があればお願いします。

【委員からの発言なし】

白石座長：特になければ次の議題に移ります。

議題 3 「労働時間等説明会の実施等について」事務局から説明をお願いします。

【宮崎労働局：資料 4 - 1 ~ 4 - 5 に沿って説明】

白石座長：ただ今の説明についてご意見・ご質問があればお願いします。

【委員からの発言なし】

白石座長：特になければ次の議題に移ります。

議題4「九州における物流効率化の取り組みについて」九州農政局から説明をお願いします。

【九州農政局：浦田氏より資料5に沿って説明】

白石座長：ただ今の説明についてご意見・ご質問があればお願いします。

【委員からの発言なし】

白石座長：本日の議題については協議が一通り終わりましたが、全体を通して何かご意見等あればお願い致します。

小野委員：この議題には無いんですが、トラック運送業界の時間外労働時間の短縮という観点で見ればドライバーは2024年から上限規制が960時間となりますけど、事務職、作業職については、既に中小企業大半の運送業界におきましても2020年度から既に720時間の上限規制に入っております。平均でいくと60時間、最大でも休日労働含めて100時間超えてはならないという事になっておりますので、その短縮に苦勞されていると聞いております。その中でドライバーと一緒に働かざるを得ない点呼業務というのがあります。これは始業終業共々たくさんの項目があります。それにつきまして相当数の運行管理者、点呼補助者含めて労働時間が長い事に繋がっておりますので、これに向けて国土交通省本省では点呼のやり方を変えていこうと一昨年度からすでに検討しておきまして、最新の情報によりますと乗務後点呼につきましてはロボット（AI）を使って点呼業務を行うことが、ほぼ確実になりそうです。3月でその内容がおおむね固まってきましたけれども、今回は乗務後に限って自動点呼（ロボット点呼）という形で人がいなくても基本的に大丈夫。特に終業時ドライバーは日帰り運行圏においても帰社する時間がバラバラになりがちに乗務後においては、例えば夜8時を過ぎたらロボットに任せてしまおうという事でそのロボットに対して顔認証しながら、アルコールチェックしながらやりとりをしながらドライバーだけで点呼業務を終了する事が出来るというそういう物に替わっていくこととなりますので、ドライバー以外の職種についても大幅な時間外の短縮が見込めるので期待したいと思います。今のところ、予定では内容が固まった以降、早ければ12月年内位に稼働になり、年明けには自動点呼導入といったスケジュール感をお持ちのように感じました。全日本トラック協会としましてもロボット点呼導入に向けた予算化も令和4年度されていらっしゃるようですので、推進、普及が図られて来ると思いますので、期待したいところです。

白石座長：ありがとうございました。

白石座長：その他何か事務局よりありますでしょうか。

事務局： 本日の協議会の議事録につきましては、九州運輸局のホームページに公表予定としておりますので、議事録の内容について、後日、事務局より委員の皆様を確認をさせていただきます。また、次回の開催日程等につきましてはできる限り余裕を持ってご連絡させていただきます。委員の皆様方におかれましてはご多用とは存じますが引き続きご参画いただきますようよろしくお願いいたします。

白石座長：議題も全て協議が終わりましたので、これをもちまして本日の議事は終了したいと思います。

本日委員の皆様から頂戴しましたご意見は、次回協議会における検討課題に反映して頂きますよう事務局にお願いします。

事務局： 最後に本協議会の閉会にあたり宮崎労働局松野労働基準部長よりご挨拶申し上げます。

○宮崎労働局松野労働基準部長あいさつ

本日は新型コロナウイルス感染拡大傾向にある中、リモート参加を含め開催され、活発な意見交換ができましたことを心から感謝申し上げます。労働局と致しましては、改正労働基準法の運送業の新たな労働時間規制の適用が迫る中、多くの運送事業者の皆様方が円滑に改正法の枠組みの中に収まって頂くように管内の監督署に設置しております労働時間相談支援コーナーでの支援や、宮崎働き方改革推進支援センターの活用による支援を積極的に行って参ることにしております。また運輸支局とも連携をはかり荷主の皆様方に対しても荷の積み込み荷卸しの時間を含め十分な余裕を持った時間での発送をお願いして参ることとしております。本協議会で決定した取り組み事項につきましては関係者が連携して取り組んでいくこととして簡単ではございますが閉会の挨拶とさせていただきます。

事務局： 皆様方におかれましては長時間にわたり熱心なご議論を頂きありがとうございました。

以上を持ちまして本日の協議会を終了いたします。

15：15 閉会