

第13回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 福岡県地方協議会
議事録

日 時 令和5年2月8日(木) 13:30～
場 所 福岡県トラック総合会館402会議室
出席者 委員名簿のとおり

I. 開会

(事務局)

- ・配付資料の確認
- ・委員・オブザーバー紹介

・開会挨拶(福岡労働局・辻労働基準部長)

皆様こんにちは。福岡労働局の労働基準部長の辻といいます。よろしくお願ひいたします。

本来であれば労働局長の安達の方が出席して挨拶すべきところでございますけれども、本日は所用のため欠席させて頂いておりますので私の方から一言ご挨拶申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、お忙しい中本会議にご出席いただきましてありがとうございます。また日頃より労働行政とりわけ労働基準行政にご理解とご協力を頂いていることを、この場をお借りして厚く御礼申し上げます。

さて皆様ご承知の通り、昨年12月23日に自動車運転者の労働時間等の改善のために、いわゆる改善基準告示が改正されております。トラック運転者の改善基準告示の改正の主な内容としましては、時間外労働の削減や過労死の防止という観点から1ヶ月の拘束時間は改正前の原則293時間、最大320時間から、改正後は原則284時間、最大310時間に短縮されております。一年間の総拘束時間は改正前の3516時間から改正後の原則3300時間、最大3400時間に短縮されております。また、勤務終了から次の勤務開始までの休息期間は改正前の継続8時間から改正後は継続11時間を基本とし継続9時間が必要となりました。新たな改善基準の告示の適用は来年4月からとなりますが、自動車運転者への時間外労働の上限規制、年間960時間ですけれども、この適用も同時期になっております。

これまで労働局といたしましては、働き方改革の一環として様々な業種の事業者に対し、働き方改革に関する説明会を開催してまいりました。とりわけ道路貨物運送事業者の方々につきましては、説明会の中で改善基準告示の内容について説明を行うなど周知を行ってまいりました。改善基準告示の改正後も引き続き改正内容の周知に努めてまいりますが、一方で道路貨物運送業における長時間労働の要因には、取引環境など個々の事業者の努力だけでは見直すことができない困難なものがあることを踏まえ、実は本年の1月から労働基準監督署は発着荷主及び道路貨物運送業の元請事業者に対して、要請を行うこととなりました。要請の内容としましては、発着荷主等の都合による長時間の恒常的な荷待ちを発生させないよう努めていただくこと、運送業務の発注担当者に新たな改善基準告示の内容を周知し、改善基準告示を遵守できるような着時刻や荷待ち時間などを設定していただく、などとなっております。こうした取組などを通じて、道路貨物運送業における長時間労働の改善や改善基準告示の遵守を図っていくこととしております。

本協議会では福岡県の実情を踏まえた議論を行っていただいておりますことから、発着荷主等に対する取組等にもつなげて参りたいと考えております。

本日も活発なご議論をしていただきますようお願い申し上げます。簡単ではございますが、開催にあたってのご挨拶とさせていただきます。本日はよろしく申し上げます。

II. 議題

(小野座長)

こんにちは。運輸・物流研究室の小野と申します。

コロナ禍ということもあり、各地でここ最近協議会が書面開催となっており、少し今回の開催に当たって、本協議会の過去の数年間を振り返ってみました。

昨年は2022年3月に書面会議というスタイルで、それぞれで資料を確認するというやり方で開催しております。2021年も同様でした。その前の第10回で、2019年の12月、3年以上前にこうやって対面会議というものを開催してからその間、新型コロナでこの対面での協議会が行われていないということになります。

ところが、先ほどのお話にもありましたけれども、ドライバーの時間外労働の時間の上限が960時間になるという、「2024年問題」が差し迫っています。是非とも皆さん今回の対面による協議会ということで、忌憚のない意見を出していただきながら、実効性ある対策に結びつけていただきたいと思います。よろしく申し上げます。

それでは只今から議事に入ります。お手元の資料の議事次第をご覧ください。(1)から(6)と言うことで6つの議題を用意していただいておりますので、しっかり皆さん方と確認していきたいと思っております。

今回の進め方ですけれども、議題が多いのでまずは、1から6まで順に議題の資料につきまして説明していただいた上で、その後まとめてどの問題でも結構でございますのでご意見を頂戴できればと思います。

それではまず一つ目の議題、「トラック運送事業に係る各種施策について」ということで事務局より説明をお願いいたします。

以降、以下のとおり議題1～6について配布資料に基づいて説明が行われた。

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)
2. 福岡県地方協議会における検討テーマについて (福岡運輸支局)
3. 2024年問題の影響と打開策について (F-LINE株式会社)
4. 新たな改善基準告示等について (福岡労働局)
5. 取引適正化に向けた取組みについて (九州経済産業局)
6. 九州における物流効率化の取組みについて (九州農政局)

(小野座長)

ありがとうございました。6つについての議題の説明が終わったところでございます。

これから限られた時間になりますけれども、この6つの議題、何でも結構です、ご意見を頂きたいと思います。よろしくお願いします。

・意見交換

(東西産業運輸・河野氏)

東西産業運輸の河野です。参考までにF-LINEさんにお伺いします。商品の出荷というのはパレット単位だと思うのですが、パレット単位で出てくる商品というのはどういう積み方で出されていますか。

パレットで商品をピッキングしてお出しになりますよね、パレットで積むということになると2段を重ねたりする時があると思うのですが、高さ・面が揃っていないと重ねることが非常に難しいですよ。そういった作業を、重ねられるような作業はどういう風にされていますか。

(F-LINE株式会社・藤原氏)

それでは2つ、パレット化の課題が出てくるのですが、ひとつのメーカー様でアイテム数が800から1000アイテムぐらいです。それを在庫移動で補充しようとするとうちでも商品規格が変わってくると、パレットをパズルの組み合わせのようにして組み合わせないといけないので、まずメーカー様の方では発注単位の請求をきちっと面単位だとか、もしくはパレット単位とかということ、そもそもパレットでちゃんと段重ねしやすいようにというふうをお願いをしながら、組み合わせみたいなことをしなくて済むようにということについてお願いしているのが一つ目です。

もう一つ、配送についてはどうしても納品先様の方から条件によって「パレット単位で持ってきてください」というようないろんなお願いの仕方がございますので、今言われた通り出荷する時については、どうしてもパレットの段が違うようなもので配送するということが非常に多くございます。ただそれを防ぐために弊社の方では中継型の配送にできるだけ切り替えることによって、中継拠点までについては基本的にはトータルピッキングというパレット単位で一番効率がいい輸送の仕方、絡み方と弊社では呼んでいますが、最後の所で納品する時に4t車で小型車に細かく積み合わせていただくような、そういうことでできるだけパズルの積み合わせみたいなことが発生しないような仕組みを作って頂いた。

ただ言われるように工夫という、そういう風にして人間がやるしかないわけですので、メーカーさんの方でそもそも商品の外装サイズについて合わせていただかないと、段重ねとかもできない状態になっていましてその改善をお願いしているところです。

(東西産業運輸・河野氏)

パレット単位で出るということで、いろんなお客さんと取引があるのでいろんなところを回っているのですが、お客様の方がパレットに積んでラップを巻いてすぐ積める状態で、リフトで、車開けるだけで積んでくれるお客さんもいます。また、荷物が出てきてそれを、段を平らにして自分たち（事業者側）でパレット積み上げて自分たちで重ねられるようにして、そしてそれをまた自分たちがリフトで積むという場合もあります。その辺がまちまちで。

それとあと一つは効率化を図るための話になりますけれども、ハイテナーで配達をするとハイテナーで持って帰ってこないといけない。それがほとんど無料で持って帰って来ている。有料化されてない。今、パレットで持って行ってもパレットを回収するとパレットはタダで持って帰って来る。今回回収しなくてもいいお客さんも結構あります。帰りに荷物を積みたくても積めないという。空のパレットを積んで帰ってこないといけないっていうような状況がものすごく今多い。空車をなくすと言ってもなかなかそういうのは限度があって、パレット輸送を経済産業省さん進められていますけれども、そういった部分というのも改善ができていかないものなのかという風に運送会社としてはあります。それはドライバーもものすごく負担になっていて、やっぱりドライバーはそういう仕事はしたくないというのは多いものですからそこを改善すれば、もう少し業種としてはドライバーが集まりやすいのかなというのは、気がするのですがいかがでしょう。

(小野座長)

特にどなたかということとはなかなか回答しにくいと思いますけれども、ご意見ということではよろしいでしょうか。ありがとうございます。運送事業者の実状、そしてあるいは経営者団体、労働組合そして荷主と、それぞれの方の立場からできるだけ幅広くご意見いただけたらと思います。

(筑豊通運・三村氏)

トラック協会の三村と言います。よろしくお願ひいたします。

誰に聞いたらいいか分からないのですが、先ほどの説明の中で運送事業者の乗務員が脳疾患・心臓疾患が一番多いという風に報告されていました。一番多い原因というのは、おそらく過酷な労働を今までずっとやってきたことかと。ハンドルを握って生活していくというのは、自分の命もそうですけれど人の命を巻き込むというストレスを常に感じているわけですよ。そういう意味からいうと、2割長い労働時間で2割低い給料、本当に乗務員というのは今までは社会的な評価っていうのが非常に低かった。どうしてか、何でここまでになったのかなということを考えますと、やはり競争が厳しい。この商売に携わってからかなり（事業者が）増えてきています。今全国で6万何千社かあるみたいですけど、要するに競争が厳しければそれだけの過酷な労働条件でやっていかなければいけない。本当に人の命を預かっているにも関わらず社会的な評価、経済的な評価は低いし、何かあった時だけエッセンシャルワーカーとかそういうものでちょっとあげられますけれど、普通一般的に、水とか空気みたいなもので（あたりまえに）送料無料とかいう形で言われているんですよ。

そういうところを変えるためには、やはり思うのが今まではずっと「運ばせてください、荷物をください」という形の商売だった。私は、40年以上商売していて「運んで下さい、お願いします」と言われたのは一回しかないですよ。その1回というのは第1次オイルショックの時。あの時は油がなかったものですから、その車にドラム缶で油積んで運んで下さいみたいな言い方をされていましたが、その時だけです。後はもう40何年間全て「運ばせてください、荷物をください」。なぜかと言うと競争が厳しいからです。これについていつも5年も10年も言っていますけれども、要するに運送事業というのはみんながとっつきやすい。国交省もすぐに許可を与える。それでよけい競争が厳しくなってくる。それで運賃の競争が始まる。そういうことをずっと繰り返してきたわけですよ。これをどうにかならないものかといつも言っているのですが、なかなか難しいということで。方向性というか、事業者

の数を絞っていくという方向は出てくるのでしょうか。今ちょっと会社を始めるのに厳しくはなってきたのですが、それでもまだ参入が増えている。それも5台とか10台で参入してくるわけですよ。ところが5台とか10台で、国交省の言う安全基準とか運行基準を、果たして満たしていけるのかという思いはいつもあるわけですよ。だからまともに商売している、コンプライアンス守ってやっている事業者がきつくなるようなやり方というのは、ちょっと考え直して頂けないものかというも思っております。その辺のところを行政にお聞きしたいですね。

(小野座長)

まず脳・心臓疾患の話題から始まって、そして競争激化と低運賃、過酷な労働そして荷主とのパートナーシップあるいは参入の問題。多岐にわたったご発言でした。

ちなみに、私が知っている話でしたら脳心臓疾患、これについては先ほどの件数ベース、人数ベースでは取っていないですが、実際にドライバーが80万人ぐらいいますので、人数当りにするとですね、トップは実は漁業ですね。二位がトラック運送事業。どちらにしてもとても多いと数字だと思います。すべてについてご回答というのはなかなか難しいと思いますが、いかがでしょうか。行政から。

(九州運輸局自動車交通部・三根氏)

運輸局自動車交通部の三根でございます。貴重なご意見ありがとうございます。

規制の強化、大変厳しい事業運営なので規制を強化してくれというお声は、たまにお聞きすることはございます。ただ分かっていたきたいのは、規制緩和された経緯というのは皆さんご存知だろうかとは思いますが。この協議会に関しましても当初は働き方改革関連法が、法律が通って当初は私も国交省と労働局さん2つの役所で事務局として始まったところでございます。その後、今日ご出席いただいておりますけれども、経産局さん、それから中小企業庁さん、それから公取さん、それから九州農政局さん、各省庁が年毎に増えて参りました。これはどういったことを意味しているかと言うと、最近一般報道も増えてまいりましたけれども、2024年問題、報道ではよくそういう言葉が言われているというのを一般の方も知るような時代にはなって参りました。社会問題としてすでに捉えられている。いろんな省庁が関わるような課題になってきた、という風に、皆さんご理解頂いているのではないかと思います。これは運送事業者の皆さんだけではなくて、荷主の皆さん方も大変危機感をお持ちではないかなと。報道プレスでも、このままではもう運送業界における人手も足りないし運んでいただける人もいなくなるし、実際に物も届かないのではないかと。先ほど「運んでください、お願いします」と言われたことなんか今まで一回しかないとおっしゃられました。でもおそらく今後はもっと増えてくるのではと思っています。もっと運送会社さんの社会的地位は上がっていくのではと。そうじゃなければいけないです。

この協議会では、各役所の方や、先ほどF-LINEさんの方からかなり先進的な積極的な取り組みのお話をいただきました。F-LINEさんの場合は元々の会社の成り立ちというところもあるかもしれませんが、同じようにするのは非常に難しいとは思いますが、各運送会社様におかれましても荷主の皆さん方が互いにご協力いただいてパートナーとして取り組んでいただきたいと思っております。決して値上げだけの話ではなくて、運送会社さんいろんな提案をできます、荷主の皆さんもしっかりそれに対しての協力ができます、単なる運賃負担というような話ではなくて、いろんな効率化の協力ができます、という中で、この物流を止めな

いということ、一緒に考える場としての協議会を、いろんなお話を進めていただけたらなというふうに思っております。先ほどのご意見にお答えになっているか分かりませんが、規制を再強化するというのはなかなか難しいが、真面目にしっかり取り組まれている会社が馬鹿を見るような世界というのは、私もおかしいと思っていますので、いい加減な会社は自然に淘汰されていくというふうに思っています。ルール破りをする会社は。そこだけは間違いなく思っていますので、そういう会社があれば私達はしっかり対応しますので、お知らせください。以上でございます。

(小野座長)

ありがとうございます。結構時間が押しておりますので、どうしても発言したい方がなければここで終了とさせていただきたいと思っておりますがいかがでしょうか。

(運輸労連福岡県連・山田氏)

これは意見として受け止めていただければと思います、運輸労連福岡県連の山田と申します。

今いろいろ論議していますが、やはりドライバーの処遇改善をして労働力不足に終止符を打って物流を停滞させないということで、2024年4月に向けていろんな動きをしているわけですけれども、先ほどから話を聞かせて頂きますと、やっぱり荷主の協力と理解がなければなかなか私ども事業者だけでは進まないと思っておりますが、ただその荷主の皆さんについてもどれだけ自分のこととして捉えられているのかなというふうに思います。

先ほどF-LINEさんのように、運送事業者とパートナーシップとしていろんなことをしておられる荷主さんいらっしゃる一方で、なかなか料金交渉さえしないという荷主さんもおられる中で自分のこととして（そういう方々が）どれだけ理解されているのかという思いがあります。

やっぱり幅広く荷主に対しては、国もそうですし業界団体、事業団体、事業者そして労働組合も含めて、2024年問題についてもっともっとアピールをしながら理解を深めていく取り組みが、残された期間が少ないですけれども、やっていくしかないと思っておりますので、是非その辺のところもアピールの仕方など少し知恵を出す必要があるのかなということが一点目です。

二点目はトラックドライバーの処遇改善、なんといっても賃上げということになるわけですね。先ほどの経済産業局さんの方からもお話がありましたが、運賃の転嫁率が27位ということで、中小企業庁が発表しました転嫁率は20.6%、たしか日経に載っていたのですが、最下位ということも出ていまして、そういった状況の中ではなかなか運賃転嫁できないということではトラックドライバーの賃上げにも結びつかないということですが、経済3団体も社名公表に向けて、それぞれ協議に応じようというようなことで、各企業に要請しているという報道もされていまして、今まさに潮目が変わってきた時期かなと思っております。そういった意味では各事業者の皆様におかれましても、積極的な荷主との交渉ということについてもやっていただきたいなという風に思っています。そこで是非配分原資を獲得していただいて、ドライバーの処遇改善をやっていただきたいなという風に思っております。

これは要望として申し上げたいと思っておりますのでよろしくお願い致します。以上です。

(小野座長)

ありがとうございました。皆さまには様々な観点から、いろんな意見をいただきました。事務局には次回の協議会の検討課題に対して意見を反映していただきたいとお願いいたします。ということで委員の皆様には貴重なお時間をいただきましたけれども無事に終了いたしました。ありがとうございました。

Ⅲ. 閉会

・閉会挨拶（九州運輸局・三根自動車交通部長）

九州運輸局の三根でございます。

小野座長の方から3年ぶりの対面開催というご挨拶がございました。対面で開催するという事に非常に意義があることだと思っています。新年度に入りまして、来年の4月に向けて、年1回の会議と決まっているわけではございませんので、皆様から必要に応じて開催要請をしっかりといただいて、こんなことをやったらいいんじゃないか、あんなことやらもっと理解を得られるんじゃないか、また逆に荷主の皆様から、こういったセミナーとか催しをやってもらってもっと理解が深まるんだけど、というようなことも含めて、お話をいただく大変ありがたいと思っております。

本日はF-LINE様の方から大変ありがたいお話をいただきました。非常に先進的な取り組みを頂いておりますし、業界の中で非常に影響が大きいお話ではないかなど。関連する事業者の皆様、それから荷主の皆様、裾野が広いところのお話かと思っておりますので、リーダーとして、先進的に取り組んでいただければと思っております。関連する企業、荷主の皆様ももちろんそこに歩調を合わせて、自社の取引環境、それから労働環境の改善にもつなげていただくと大変ありがたいと思っております。

各省庁の皆様のご取り組みもそれぞれございます。なかなかそれぞれでお話をいたしますと、話が一本なのかどうかというのが見えにくいところもあるかもしれません。今後一本で見えるような形を、皆様に見やすい形でご提供していくことも大事ななといったことも、本日お聞きしながら思ったところでもございます。そういったことも含めて、今後、物流を止めないということをしっかり心に留めながら、私共事務局もしっかり取り組んで参りたいと思っておりますので、委員の皆様にも今後ともご協力をよろしくお願いいたしまして、最後のご挨拶とさせていただきます。本日は大変ありがとうございました。

(事務局)

長時間にわたり熱心なご議論をいただきありがとうございました。なお本日の協議会の議事録につきましては、事務局にて作成のうえ、委員の皆様にご確認していただき九州運輸局のホームページにて公表させていただきますので、よろしくお願いいたします。