

第13回トラック運送における取引環境・労働時間改善鹿児島県地方協議会 議事録

・日時

令和5年3月20日（月） 14:00～16:00

・場所

鹿児島サンロイヤルホテル 3F 「杉の間」

・出席者

小野 秀昭	株式会社 運輸・物流研究室 取締役フェロー
永田 福一	鹿児島県中小企業団体中央会 専務理事
大山 康成	鹿児島青果 株式会社 代表取締役社長
恒岡 良文	本坊酒造 株式会社 管理本部 副本部長（代理出席）
中村 宇宙	ヤマエ久野 株式会社 鹿児島支店 物流本部 次長（代理出席）
鳥部 敏雄	公益社団法人 鹿児島県トラック協会 会長
吉岡 光春	日本通運 株式会社 鹿児島支店 支店長
外薮 拓郎	中越物産 株式会社 取締役（代理出席）
黒木 一正	富士運送 株式会社 代表取締役
上井 伸一	出水運輸センター 株式会社 取締役部長
花木 浩幸	マルイ運輸 株式会社 常務取締役
池田 耕造	全日本運輸産業労働組合連合会 鹿児島県連合会 執行委員長
中村 健吾	鹿児島労働局 労働基準部 部長（代理出席）
西依 雅幸	九州運輸局 自動車交通部 次長（代理出席）
傳 勝博	九州運輸局 鹿児島運輸支局 次長

・議題

1. 令和3年度実証実験（茶葉輸送）の報告について
2. 自動車運転者の労働基準等の改善のための基準（改善基準告示）の改正等について
3. 九州における物流効率化の取組について
4. トラック運送事業に係る各種施策について等
5. 令和5年度の取組等について
6. その他

・資料

議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図

資料1 令和3年度実証実験の報告について

資料2 自動車運転者の労働基準等の改善のための基準（改善基準告示）の改正等について

- 資料3 九州における物流効率化の取組について
- 資料4 トラック運送事業に係る各種施策について
- 資料5 令和3年度標準的な運賃にかかる実態調査
- 資料6 公正取引委員会の取組
- 資料7 (経済産業省) 取引適正化に向けた取組について
- 資料8 令和5年度の取組等について

I. 開会

開会挨拶

(九州運輸局 自動車交通部 西依次長)

九州運輸局自動車交通部次長の西依でございます。

本日は大変お忙しい中、本協議会にお集まりいただき、誠にありがとうございます。

また、皆様には、日頃より九州運輸局の施策の推進にあたり、ご理解とご協力をいただいていることを、重ねてお礼申し上げます。トラックドライバーに年960時間以内の時間外労働の上限規制が適用される、いわゆる「2024年問題」まで、あと1年ほどとなりました。「2024年問題」につきましては、国土交通省・経済産業省・農林水産省の3省合同にて開催している「持続可能な物流の実現に向けた検討会」から、物流効率化等の対策を講じなかった場合には、約14%の輸送力が不足するとの定量的な試算結果も示されているところであり、まさに、物流事業者、荷主企業、消費者、政府一丸となって取り組まなければならない大きな社会課題となっています。

また、昨年12月には、トラックドライバーの改善基準告示の改正が公布されました。改善基準告示を遵守し、トラックドライバーの過重労働を防ぐことは、ドライバーの健康確保や国民の安全確保、魅力ある職場づくりの観点から極めて重要です。

一方で、同告示の遵守のためには、トラック事業者の努力だけでは対応に限界があり、荷主の理解と協力が不可欠であることから、国土交通省としましても、厚生労働省や業界団体と連携し、告示の周知徹底を図っていくとともに、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」等の法的措置を通して、荷主の理解と協力について、一層の取組を進めていくこととしています。

また、今般の燃料価格の上昇に対しては、政府として「燃料油価格激変緩和対策事業」を実施しているところであり、昨年10月の総合経済対策においても、今年前半にかけて引き続き支援を講ずることとされています。さらに、地方公共団体が実施するエネルギー価格高騰対策等に活用できるよう、「地方創生臨時交付金」の増額・強化によりトラック事業者への支援も行われております。

燃料価格をはじめ、様々なコストが上昇している中、コスト上昇分は適切に運賃に転嫁することが基本であることから、「標準的な運賃」に基づく価格交渉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繋げ、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です。国土交通省としましても、引き続き、各種取組を通じた荷主企業や消費者も含めて、周知徹底・浸透を図っていくこととしています。

価格転嫁につきましては、政府一丸となって取り組んでいるところであり、私ども国土交通省としましても、改正貨物自動車運送事業法に基づく「荷主対策の深度化」において、運賃交渉に応じない荷主や元請け事業者に対する「働きかけ」や「要請」を行う取組を推進しているところです。

本日は、委員の皆様により取引環境・長労働時間の改善に向けての活発な議論を頂きたいと思っておりますので、どうぞ宜しくお願い申し上げます

II. 議題

1. 令和3年度実証実験（茶葉輸送）の報告について《資料1》

（日本 PMI コンサルティング 株式会社 小坂社長）

右下 10 ページからのご説明になるが、昨年度実証実験を行った輸送が鹿児島県の谷山港から静岡県浜松・牧之原等に茶葉を輸送する。距離については、約 1,200km 程度。輸送条件は翌々日。夕方積み込みの2回の休憩を挟み、翌々日の午前中という輸送の特徴がある。これについて、翌日納品の取引条件であったが事業者の方々の交渉にて翌々日の納品ということで、改善基準については、しっかりと遵守されている状況。右下 13 ページの荷姿というところをご覧頂きたいが、俵とケースとフレコンの大きく分けて3つの荷姿がある。問屋さんにおいてはケース、ケースとしても茶葉には極めて多くの種類があり、1つの茶葉のケースというわけではなく、極めて多くの種類が入ったケース・俵となる。非常に多品種、少量という荷揃えをしないとイケない特徴がある。

続いて 14 ページだが、写真の状態は荷姿の状態であるが、納品先の順番に前から順々に積載にしている状態。現状の積載の状態としてはパレットが全く使われていない。しかし、フレコン、あるいは俵についてはパレット単位で納品する場合には活用されている。いずれにしても、複数の種類の俵やケースになるのでどうしてもパレットで荷揃えがしづらく、直積みになってしまう。こういったところで、鹿児島から長距離の運行については2泊3日を要しているが、これを岡山に中継ポイントを置くことで、ドライバー1人あたりの労働時間をいかに短縮できるかと言うことに取り組んだ。

17 ページをご覧いただければと思うが、中継輸送においては荷台の交換方式やドライバーの交代方式、フェリー、あるいは倉庫など想定されるすべての選択肢を洗い出し、検討させて頂いたが、様々な制約条件から見ても貨物の積み替え方式が最善であろうとなった。積み替えについても、パレット又は手積みの方法になる。今回パレットを使用しなかったが、やはり実際の輸送とかなりかけ離れた輸送になってしまうこと、また物流コストが上がってしまい、運賃面でもかなり問題を抱えてしまう可能性があることから、あえて人による積み替え方式を行ってみるなど方法に達した。そういった状況の中で 17 ページにあるとおり問題の洗い出しを行った上で実証実験を行った。

20 ページが実証実験の概要となるが、鹿児島～岡山、岡山～静岡というところで2つの事業者が入っている。具体的なルートは 21 ページとなるが前半の鹿児島～岡山までは 700km 弱、後半の岡山～静岡は 500km 弱というところで輸送を行った。

そして、岡山の倉敷のあたりで積み替えをすることとなる。今回は安全産業様にご協力を頂

いているが、藤森運輸は安全産業の協力会社というところで、深い信頼関係もあったことからこちらの相手との中継輸送の実証実験を行ったというところ。

続いて 22 ページとなるがこちらの方では実証実験の前後というところで before、after のイメージ図を記載している。岡山で荷物の積み替えを行って、鹿児島から来た車については岡山にて集荷を行って鹿児島に帰る。そして、岡山で荷物を受け取った車に関しては同様に岡山～静岡を輸送し、静岡から集荷をして岡山に帰ることとなる。

23 ページのところであるが、本来であればパレットを使わなければ効率化できないことは初めから分かっていたが、あえて人手による作業を行った。

次に 24 ページの積み替えであるが、鹿児島から来たドライバーが 1 名、岡山を出発するドライバーが 1 名、作業員 4 名の総計 6 名で作業を行ったところ概ね 40 分程度を要している。今後、手での積み替えを要求されるような難しい貨物の場合はこういった方法もあるかとは思いますが、今回の茶葉輸送において手積みでの方法は難しいということが結論。

25 ページで茶葉を配送先まで輸送しているが、道幅が狭い箇所が多く大型のトレーラーが使用できないということが問題点としてあった。

27 ページにもあるが、今回の中継輸送において労働時間として一人のドライバーに着目したときには中継輸送をする場合、改善後の労働時間が守られることが分かったところ。

そして 28 ページを見たときに、各運転手に感想を伺った内容を載せている。

また、29 ページを見たときに、中継輸送をする場合コストが増加してしまうとなっている。本来 1 運行の運賃が 2 本分になってしまうことによって、この時点ですでに 1.2 倍程度の運賃となっている。さらに積み替えで作業員を加えたり、積み替えのプラットフォームの形成などを考えると、トータルで 2 万円～4 万円程度のコストの増加となっている。なので、これを継続的に行うことに関してはコストを考えると難しいと感じるところ。

加えて、帰り便を活用することが今後重要となっていくことも分かったところ。今後、中継ポイントでのコストを如何に削減していくかが、中継輸送の成功につながる重要な課題と考えている。

また、33 ページにあるようなドライバーの交代方式や 34 ページにあるフェリーの活用など、他の手段を用いた中継輸送を実際行ったらどうなるかにおいても検討し整理を行ったところ。

(富士運送 株式会社 黒木代表取締役)

先ほどのご説明について、積み替えの輸送に当たって思いつくのが積み替え相手と、積み替え場所をどうやって決めていけばいいのかというところ。先ほどの話の中では安全産業さんが良く取引がある場所が使用されているとのことだったが、そういった相手が中々見つからず、中小零細企業においては情報量もなく、誰に相談すればいいかというところからのスタートとなると思う。もし、そういった相手が居ない場合どのように探す予定だったのかということをお聞きしたい。

また、今回の茶葉輸送で問題点等は出てきたかと思うが、トラブル等はなかったのか。

加えて、荷物の運送をする場合、荷物の破損というところを気にしていかなければならない。今回の中継輸送においては各社の保険でまかなうことを了承してからのスタートだったのか。

(日本 PMI コンサルティング 株式会社 小坂社長)

ご質問のどうやって相手を見つけていけば良いかについては、日貨協連さんがおこなっております WebKit やそれ以外にも様々なマッチングシステムがある。マッチングシステムを使用するにあたって、幹線輸送のどこから輸送して頂きたいということを把握して頂く。また、単なるマッチングシステムではうまくいかない。WenKit が成功している背景には、つながりを強くする懇親会など、そういった信頼を作る仕組みがあっとうまく機能しているといえるかと思う。やはり、信頼関係の構築が一番大切なものとなってくるので、まずはマッチングシステムを使用して信頼できるところを一つ一つ探していくというような地道な作業になるかと思う。

また、残り 2 つのご質問であるが各社がしっかりと保険でカバーできると確認した上での調整をしたので、特段のトラブル等はなかった。だが、信頼関係のないパートナーとなった場合、破損があった際に逃げてしまうというリスクもあるため、身元がしっかりしており、信頼できる相手を選ぶことが重要になってくるかと思う。

(公益社団法人 鹿児島県トラック協会 鳥部会長)

29 ページの実証運行の費用対効果の検討というところで、高速利用料金のとことで 2 回利用することとなるため割引が得られずと書いてある。今回高速道路料金の見直しも図られているが、中々実行がされていないところ。また、ETC2.0 をつけたときにどこで降りても元に戻れば通し料金でできるといったような内容があったかと思う。それは道の駅あたりで少しそういったことはあるが、本来の目的とは違っているため、現状約束を反故にされていると感じているところ。今後は ETC のチェックポイントを増やしてそこで計算していくということだが、そういったことではなく、ETC2.0 時の約束を守ってもらいたいところ。

2. 自動車運転者の労働基準等の改善のため基準（改善基準告示）の改正等について《資料 2》

(事務局 鹿児島労働局 労働基準部監督課 篠田)

※資料に沿って説明。

(小野座長)

今回の改善基準告示だが、これも決着に至るまでバスとタクシーは意外とあっさりと決まったが、やはり拘束時間が多いのはトラック運送事業となるので、実態とあまりにも違う内容では決着がつけにくかったというところ。

こちらの改善基準告示はやはりトラック運送事業側の話と言うことで、荷主があまり知らないと言うこともある。また、こういった基準が守られない背景には過剰な荷待ち時間、あるいは厳しいリードタイム、厳しい納入時刻な原因があるので、荷主にも理解などを取り組んでいくことが大切。

(マルイ運輸 株式会社 花木取締役)

鹿児島県については九州でも最南端にあり、農畜産物の生産地ということもあるため、数多くの課題があるかと思う。先ほども説明にもあったが、荷主の方々の理解が最重要となると言

うことだったが、今後基準が守られるためにどのような取り組みをされていくのか。

また、基準監督署及び公正取引委員会がどこまで踏み込んでして頂けるのか。ただ、周知を行うのみではなく、少し踏み込んだ形で対応をして頂ければと考えている。

加えて、国土交通省の方々へご質問だが、先ほどの鹿児島県トラック協会の会長の話にもあったが乗り継ぎに当たっては、各県のトラック協会が要請を出しているかとは思いますが、これがどのあたりまで訴状に上がっているかどうかを確認したい。

また、休憩時間等の問題で駐車場の問題もあるかと思うので、そういった改善に当たっての取り組み等が何かあるのであれば教えて頂きたい。

また、本日は九州農政局も来られている。荷主さんには立派な農畜産物を作られている方も多く、そういった方々が輸送の面でハンデを背負っているということは間違いないので、そういった生産者へのコスト面のハンデを少しでも改善できるような支援を頂ければと思う。

(事務局 鹿児島労働局 労働基準部監督課 篠田)

労働基準監督署では法律違反がある場合には、直接的な所管である公正取引委員会や国土交通省へ通報する仕組みがある。これからも引き続きそういった所を行っていきたいと思う。

監督署は直接の元請け下請けへの指導権限がないが、立場上様々な事業者様へお伺いをする機会も多いことから、これからは法律違反がない場合であっても監督署へご相談があった際には公正取引委員会や国土交通省へ情報共有する制度もあるのでその際にはお声かけをいただければ対応をしていきたいと思う。

(九州運輸局 自動車交通部 貨物課 宗像課長)

先ほど高速道路の料金の関係でご質問があったが、道路局と全国トラック協会の方で協議を重ねているとの話を聞いているが詳細までは話がきていない。また、新しい情報があれば皆様にお知らせをさせて頂きたい。

パーキングエリア等の対策についても管轄が別になってくるが、そちらも合わせて対応がなされていくものかと思う。

(九州運輸局 自動車交通部 西依次長)

国土交通省として要望等を頂いている情報は九州運輸局としてもきているが、高速道路の料金の問題、パーキングエリアの問題、そういった内容については情報共有しながら中央のほうで対応しており、現状こちらの方でご回答をできる情報を持ち合わせて居ないところ。

(鹿児島青果 株式会社 大山代表取締役)

私どもの中でこれまで着荷主という概念があまりなかったが、これまで勉強をさせて頂いて、かなり、着荷主という意識が業界でも高まってきている。その中で、長時間の荷待ちと書いているが、皆さんがどの程度の時間を想定されているのかが分からない。

また、こちらとしても台風等が来た際には待ってもらわないとどうしようもない、ということがある。加えて、施設の関係で解消しづらい問題もある。また超過勤務ほどの程度を想定さ

れているのか。

(小野座長)

よく業界で言われている待ち時間は基本 30 分といわれている。長時間の荷待ちでは、全国で様々な実証実験が行われているが、荷主側としてはあまりルール等を定めていないかとは思いますが、トラック事業者は荷待ちをしたくないところなので、例えば出荷が 7 時から始まる場合には、一番に積み込むため、5 時から現地に行って待とうとなることがある。荷主サイドの話ではないが、運送会社からすると 5 時から行って 7 時まで待ったとなれば、2 時間待ったとの感覚になる。そこで、実証実験として行われているのがバースの予約制。7 時からの集荷であれば 7 時に予約しておけば 5 時から行って待つ必要はなくなる。こういった予約制は多くの荷主・倉庫事業者・運送事業者の中にも取り入れられているところで、こういった荷待ち時間は改善されつつある。

(鹿児島青果 株式会社 大山代表取締役)

予約システムであるが、聞くところによるとうまくいっていないとのこと。理由は場所がとんでも必要となる。一度に複数の台数が来るため、それを一度に降ろすためには広いスペースが必要になる。そのスペースが確保できる事業者はいいかもしれないが、確保できない事業者はどうしたらいいのかというところ。

荷待ち時間が 30 分というところには驚いた。

(公益社団法人 鹿児島県トラック協会 鳥部会長)

運転日報にも待機をした場合には記載をするというようになっている。一応 30 分以上が待ち時間としての記載になる。

また、予約システムだがあくまで着た車の管理ではなく、来るための準備となるので、もう少し受け入れの体制を考えていく必要があるかと思う。こちらについては様々行い、検討をしていくしかないかと思う。

改善基準告示のリーフレットだがこれは運送事業者のみの配布をしているのか。

(事務局 鹿児島労働局 労働基準部監督課 篠田)

新しいリーフレットが 3 月に届くため、そちらが来た発着荷主・交通関係等幅広く配布を行っていく予定。

(小野座長)

全国トラック協会においても、運送会社向けに 8 ページもの。また、荷主向けに何が困っている、どのようなルールがあるかなどをまとめた 4 ページものを作成しているため、こういった物を配布しながら周知をしていければと思う。

3. 九州における物流効率化の取組みについて《資料 3》

(九州農政局 食品企業課 松尾課長)

※資料に沿って説明。

(出水運輸センター 株式会社 上井部長)

運送会社として東京へ運送しようとする、帰り荷まで含めて考えないと持って行くことができない。運送の帰りまで荷主から運賃を頂いている訳ではない。様々な実証実験でどうしていくかという検討はあるかと思うが、帰ってくる時の荷物の議論等はあまりない。各トラック協会やメーカーは考えているかとは思いますが、そこがセットでないと中々難しいというところが現状。鹿児島ではフェリー乗り場まで遠いということもあったりするが、最終的にはフェリーを利用しないといけなくなるかとは思いますが、復荷も含めてフェリーを使用して帰って来ないと東京まで運べなくなる。そういった際にフェリー代まで生産者へ費用として乗っていく中身では鹿児島の生産物を東京まで運んでいけないということになるので、農政局の方でも燃料費だけではなくてフェリー料金も含めて価格低減ができるような取り組みをお願いしたい。

4. トラック運送事業に係る各種施策について等《資料4》

(九州運輸局 自動車交通部 貨物課 宗像課長)

※資料に沿って説明。

5. 令和5年度の取組等について《資料8》

(鹿児島運輸支局 西村首席運輸企画専門官)

※資料に沿って説明。

- ・令和4年度の重点取組について・・・特段の意見はなく承認された。
- ・令和5年度の実証実験（案）について・・・以下の質問があった上で承認された。

(公益社団法人 鹿児島県トラック協会 鳥部会長)

青果物輸送で北九州にストックポイントを置くこととなっているが、このストックポイントの手配はどこが行うのか。

(鹿児島運輸支局 西村首席運輸企画専門官)

対象事業者様を経由しての確保となるかと思う。

6. その他

(公益社団法人 鹿児島県トラック協会 鳥部会長)

先ほど東京への輸送に係る話があったが、現状1運行に係り144時間という制限がある。そういった中で、金曜日に東京で荷下ろしとなると土日は荷物がいないため、必ず2日停まってしまう。その際は行って帰ってくれば144時間を超えてしまう。そういった状況による制度の見直し等はないか。

(小野座長)

私が知っている限り、安全政策課の方での話でそういった内容は出てきていない。しかし、改善基準告示が前回改訂されたときにフェリーの時間が休憩時間と扱われるとなり、その時間は144から除かれるとの内容が同時に動いていた。

今後、実際に労働基準告示が改正されたときに144時間に影響するところは検討される可能性はある。また、九州からの意見としてよく聞いているのは市場が休みとなるので配送先で1日丸々休みをとっているが、そこが控除されないので144を超してしまうというルールがある。完全休憩時間が30時間を超えることについては、144に該当するという提案を九州から聞いたことはあるが、その取扱いについてはまだ詳しく聞いていない。

(鹿児島青果 株式会社 大山代表取締役)

先ほどの実証実験について、青果物にとっては品質管理維持というところが一番大切となる。そういった所も実証実験の中でご報告頂ければと思う。着荷状態というところが一番気になるところ。

(小野座長)

今回の協議会については2年ぶりの対面開催となっており、議論すべき内容も多く、議論すべき点も多く残っているかと思う。来年度、協議会を開催し、来月からすべて制度が変わるでは議論等も間に合わない可能性もあるため、是非とも年度中間にて1度開催し、1度のみの開催とせず2回ほど開催を事務局にお願いをしたいと思う。

Ⅲ. 閉会

閉会挨拶

(鹿児島労働局 労働基準部 中村部長)

鹿児島労働局 労働基準部 中村でございます。本日は局長の代理で出席をさせて頂いておりますのでよろしくお願いいたします。さて、皆様方におかれましては年度末でお忙しい中本協議会にご参加頂きまして厚く御礼申し上げます。また、久しぶりの対面形式での開催となりましたことを喜ばしく感じております。本日は令和3年度の茶葉の輸送実験等、報告頂きました日本PMIコンサルティング株式会社様におかれましては、年度をまたいでのご報告となりましたこと厚く御礼申し上げます。

また、オブザーバーとして参加頂いた九州農政局様におかれましては、九州における物流効率化における取組内容についてご説明を頂きまして大変参考となるお話だったかと思えます。重ねて御礼申し上げます。

また、今回多くの御議論を頂きました想定の利用が機能するのかというご意見もあったかと思えます。また、4年度の取組、5年度の方針も承認頂きましてありがとうございます。

先ほど、ご説明を致しました改善基準告示の履行を確保するためにおいては運送事業者や自動車運転者のみならず、発着荷主・元請け事業者など発注者の理解・ご協力も不可欠であり、私どもも非常に重要な点とっておりますので、皆様もご承知おきをお願いいたします。

引き続き、本協議会の運用を通じまして、鹿児島県の運送業界の労働環境が改善されますよ

う、格別のご配慮とご協力を頂きますようお願い申し上げまして、簡単ではございますが閉会の挨拶に変えさせていただきます。

本日はどうもありがとうございました。