

第15回  
トラック輸送における取引環境・労働時間改善  
宮崎県地方協議会 議事概要

- 1, 日 時 令和6年2月26日(月)  
13時30分～
- 2, 場 所 (一社)宮崎県トラック協会 総合研修会館 2階研修室
- 3, 出席者 委員16名 オブザーバー3名  
事務局 九州運輸局、宮崎運輸支局、宮崎労働局、宮崎県トラック協会

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、進行役を務めることを報告。

委員の変更(株)FK物流 代表取締役 福田 博)を紹介。

オブザーバーとして農林水産省九州農政局、日本ホワイトファーム(株)、公正取引員会事務総局九州事務所を紹介。

その他の委員紹介については出席者名簿に代えることを報告。

○九州運輸局三根自動車交通部長あいさつ

九州運輸局自動車交通部の三根でございます。

本日は大変お忙しい中お集まりいただき、誠にありがとうございます。本協議会の開催にあたり、一言ご挨拶申し上げます。

本日ご出席の皆様方には、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。

トラック運送事業は、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るとともに、大規模な災害発生時には、緊急支援物資輸送等により被災者と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社会インフラであります。

一方で、トラック運送業界は、少子高齢化の影響のほか、長時間の荷待ち等に起因する長時間労働、全産業平均を下回る賃金など働き方をめぐる現状が敬遠されドライバーの確保が困難となっております。併せて、燃料価格の高騰、目前となっております時間外労働の上限規制の適用、いわゆる「2024年問題」への対応など、労働環境や取引環境改善への取組が近々の課題となっております。

こうした課題に対応するため、政府において、昨年、商慣行の見直し、物流の効率化、荷主・消費者への行動変容を柱とした「物流革新に向けた政策パッケージ」が策定され、特に緊急的に取り組む対策については、「物流革新緊急パ

パッケージ」がとりまとめられ、これらに基づき、物流産業の持続的成長に向け、様々な取組を進めているところです。

また、直近では標準的運賃、標準運送約款の見直しと併せまして、後ほど、本日事務局より説明させていただきますが、荷主、物流事業者に対する物流の効率化のために取り組むべき措置について努力義務を課す規制的措置や、トラック事業者の取引に関する規制的措置の法制化へ向け、現在、今国会の方で審議中となっております。

九州運輸局としましても、これら各施策について、関係機関・団体とも連携して取り組み、わが国の暮らしと経済を支える社会インフラである物流産業の持続的成長の実現のために取り組んでおりますが、さらに継続的な取組が必要です。

本日の協議会におきましては、各関係者の皆様からの取組状況の報告と併せて、来年度の宮崎県協議会の取組方針が協議される予定となっております。荷主企業、物流事業者、一般消費者が協力し、物流を支える環境整備にむけ、委員の皆様からの活発な議論を頂きますようお願い申し上げます、私からの挨拶とさせていただきます。

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：ただいまご紹介に預かりました白石です。本日はどうぞよろしくお願ひいたします。一言ご挨拶させていただきます。

まさに、「2024年問題」が今年4月からとなり、喫緊の状況となっております。年末にニュースを見ておまして、3つほど印象に残ったものがありましたので紹介させていただきます。

まず一つ目は、輸送の効率化に関するニュースです。アメリカのスタートアップ企業が一部の完全自動化、無人のサービスを実施し、それを受けてその日本の子会社が、10月に東京-名古屋間で日本初の自動運転に成功したということです。また、政府でも、2024年に新東名高速道路に自動運転専用レーンを設置する方針です。

二つ目は、積み卸しの負担の軽減に関するニュースです。千葉市のネットスーパーで荷物のピックアップをAIで制御されたロボットを使用しています。また、新人のドライバーが運送中にスマートフォンで道案内をうけることができるということです。女性ドライバーは業界全体で3パーセントですが、そこでは12%となっております、4倍の女性ドライバーが参加しているということです。

三つ目は、荷待ち時間の解消についてのニュースです。荷卸しするときの待ち時間が長いことが大きな問題となっておりますが、特別な端末を使用するのではなく、運転手のスマートフォンのラインアプリを利用して「いつ、どこで」という指示がくるようになったということです。

つい最近では株価がバブル以降最高値となっておりますが、必ずしも、恩恵が我々に還元されている印象ではありません。トラックドライバーの確保には、

労働条件の改善と併せて、DX や AI を用いた輸送サービスを如何に活用するかが重要であります。

本日は短い時間ですが、委員の皆様から忌憚のない意見をいただき、充実した議会になりますようご協力願います。

白石座長：それでは議事に入りたいと思います。

議題 1 「宮崎県地方協議会の取組について」、事務局より説明をお願いします。

【宮崎運輸支局：資料 1 について説明。】

白石座長：ありがとうございました。

ただ今の説明にご意見・ご質問があればお願いします。

白石座長：特になければ次の議題に移ります。

議題 2 「国土交通省の取組について」九州運輸局から説明をお願いします。

【九州運輸局：資料 2 について説明。】

白石座長：ありがとうございました。

ただ今の説明にご意見・ご質問があればお願いします。

白石座長：特になければ次の議題に移ります。

議題 3 「厚生労働省の取組について」宮崎労働局から説明をお願いします。

【宮崎労働局：資料 3 について説明。】

白石座長：ありがとうございました。

ただ今の説明にご意見・ご質問があればお願いします。

白石座長：特になければ次の議題に移ります。

議題 4 「運送事業者の取組について」(株)FK 物流から説明をお願いします。

【(株)FK 物流：資料 4 について説明。】

白石座長：ありがとうございました。

ただ今の説明にご意見・ご質問があればお願いします。

三根委員：拠点間輸送の取組へのご報告ありがとうございました。

各県協議会に参加させていただいており、運送事業者の方々から拠点間輸送

についてのお話を聞いております。そのなかで、拠点間輸送はやりたいが、長時間乗っていないと給料が下がってしまい、そのことを懸念して手をつけられないという意見をよくいただいております。

おそらく今回の事例では、荷主からもご理解をもらえ、うまくいっているのではないかと思います。

また、今の勤務されている職員が優先される条件は、給与であったり、安全であったり、時間であったりと思うのですが、(株)FK 物流さんで働いていきたいということを考えられる選択の優先度は、どのようにご理解されているのでしょうか。

(株)FK 物流：ご質問のありました、個別配送から拠点間配送になれば労働時間が短くなり賃金も安くなるのではないかとご質問がありましたけれども、私は他社の事情は分かりませんが長距離運送はもちろん時間外手当も含まれるわけですが、私の会社では一運送いくらという形をとっています。拠点間配送といっても、一運送ということは変わらないので賃金が下がるということは私の会社ではございません。また、今までに4日、5日かかっていた配送が3日4日に短縮されることにより休日も与えることができます。また、乗る回数が増えることでの労働時間の問題も全てクリアしています。拠点間輸送をすることによって実運送時間が減少するからです。

今後の優先順位の話なのですが、まずは、もちろん「働く人を大事にする」ことです。

そのためには「賃金」が必要です。なぜ働くのかといえば賃金を得るためですから。

また、最近の若い人たちは給料もですが、休みを重視します。拠点間輸送をすることによって乗務時間が短くなり、また、従来より運送自体が簡単で誰でもできるようになっているので、代替りのドライバーを配置することができ事前に申し出てもらえれば、休暇をとることができるメリットがあります。有給休暇等もとりやすくなっております。

私が今後考えることは、如何に安心安全に社員の働くことができる職場環境をお客様と一緒に作り上げるかということです。

白石座長：他にご意見・ご質問がある方がいらっしゃいましたらお願いします。

武井委員：非常に素晴らしい取組を聞かせていただきました。

差し支えなければでかまいませんが、どの程度の賃上げを実現されたのでしょうか。

(株)FK 物流：我が社では主に長距離輸送と飼料運送があるのですが、去年の4月には約1割の賃上げをしました。今年も4月にも賃上げの予定をしております。4月1日からの運賃の改定を行っておりますけれども、荷主側もある程度飲ん

でいただけると回答がきておりますので最低でも5%から10%の間で賃上げを実施したいと思っております。

また、燃料代も高止まりとなっておりますので、県からの補助金等で一時的な賃金ということで支払いをしているところでもあります。

白石座長：議長としてではなく、一委員として質問させていただきます。拠点間輸送に切り替えることによって運賃は変わらないと説明がありましたが、資料によると拠点間から配送先までは他社が輸送するということになるのでしょうか。

㈱FK物流：はい。拠点からの二次配送は地元の運送会社が輸送しています。拠点間輸送をすると、従来の輸送よりもコストアップしますが、その分のコストアップの費用は荷主のご負担としてさせていただいております。

白石座長：その他何かご質問・ご意見ありますでしょうか。

それでは議題5「トラック協会の取組について」宮崎県トラック協会から説明をお願いします。

【宮崎県トラック協会：資料5について説明。】

白石座長：ただ今の説明にご意見・ご質問があればお願いします。

白石座長：特になければ次の議題に移ります。

それでは議題6「宮崎県の取組について」宮崎県商工観光労働部、総合政策部、農政水産部から説明をお願いします。

【宮崎県：資料6について説明。】

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。

三根委員：トラック協会さんの方で、今年総決起大会を開催していただきました。荷主代表としまして宮崎経済連さんにご出席をいただき、また宮崎県にも大変積極的な取組をいただき、まずもってお礼申し上げます。特に宮崎県の場合、農業県ということで荷主の皆様にも積極的にご協力をいただいているとのことですので、今後の協力に大いに期待をしているところでもあります。それから宮崎県さんにも予算的なご支援をいただきまして大変ありがとうございました。

一点、お聞きしたいのが、今回ご報告いただきました実証実験は宮崎県独自の予算や施策なののでしょうか。または、農水省の施策と関連している施策なののでしょうか。

宮崎県：県独自の予算でおこなっている施策です。

三根委員：完全に単独ですか。

宮崎県：はい。

三根委員：分かりました。ありがとうございました。

白石座長：他にご意見・ご質問がある方がいらっしゃいましたらお願いします。

武井委員：農林水産部の説明で荷待ちの縮減に向けたトラック予約システムの実証とあり、メリットデメリットがあるということですが、具体的にどのようなデメリットがあるのかを教えてください。

宮崎県：先ほどの資料でいうと2ページになるんですけども、例えば宮崎から出たときに到着するまでに1日から2日かかるときに予約時間を2日目の15時にした場合、渋滞等で予定通りの運行ができないときは自動的にキャンセルになってしまうことがあります。

また、予約枠が埋まっている場合がありますが、予約が埋まった理由を担当者にきいてみると、予約システムの予約をとるために複数のアカウントを作成し、不要な予約をとるような方がいたりして運用面で難しいところがあります。

白石座長：議題7「農林水産省の取組について」九州農政局からお願いします。

【九州農政局：資料7について説明。】

白石座長：ありがとうございました。

ただ今の説明にご意見・ご質問があればお願いします。

牧田委員：我々宮崎県のトラック事業者は産地含め様々な機関に協力をいただいて、農産物の出荷の方はうまくいっているのですが、到着の方に問題がある場合があります。例えば、長時間の待ち時間の発生があります。

先ほど、荷役の分離をして荷卸しは別料金をもらうという話もでておりましたけれども、市場法の問題で結局、産地は市場に並べるまでが責任となっております。一方で、我々トラック運送事業者の約款はトラックの荷台で荷渡しするまでという風になります。

パレット化が進まないのはこの辺に問題があって、私はパレット推進協議会に出席するのですが、毎回問題となるのは『パレットの負担は産地の負担で

す。でもあなた方はそこから転送されたり仲卸に行ったり、スーパーのセンターに行ったり、あなた方が使用しておられますよね。市場までは所有権は産地ですけれども、そこから先は所有権が変わりますのでパレットの使用はそちらでお願いできませんか。』と話を進めますが、私ひとりの言葉ではなかなか先に進まず非常に困っております。

また、ドライバーは市場の中に入ってフォークリフトに乗ったりしないといけないものですから、フォークリフトの免許が必須の状態です。市場はフォークリフトやリフトを貸し出ししているが、それを使用して自分で荷卸しをして市場に並べないといけないことが負担となっています。ですから、市場法の改正を早急にしていただきたいです。

そうしなければ、物流の改革に全くつながっていきません。何年もこの議論が続いていますので、遠い産地は非常に厳しいところがありますので、もう少し推進をしていただきたいです。よろしく申し上げます。

農政局：パレットの料金に関しては、料金については、やはり生産者も市場も使用します。しっかり応分の負担を皆が負うべきだと考えております。

また、市場内の荷卸しについては、市場の約款とトラック運送事業者の約款で相違があるという意見につきましては、本省では民間対民間の契約の話しとのことで、しっかりと市場とトラック運送事業者で相談してください。という回答をされています。今回、このような意見があったということは、本省に報告していきたいと考えております。

白石座長：特になければ次の議題に移ります。

議題8「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から説明をお願いします。

【公正取引委員会：資料8について説明。】

白石座長：ありがとうございました。

ただ今の説明にご意見・ご質問があればお願いします。

白石座長：特になければ最後の議題に移ります。

議題9「宮崎県地方協議会の今後の取組について」宮崎運輸支局から説明をお願いします。

【宮崎運輸支局：資料9について説明。】

白石座長：ありがとうございました。

ただ今の説明にご意見・ご質問があればお願いします。

武井委員：労働組合としましては、労働時間の短縮、賃上げを求めているところではありますが、まずはやはり安心安全で働ける環境をしっかりと構築していくことが重要であると考えております。

そのためには労災の防止や取組についても、私どもとしても声を上げていきたいと思っておりますのでご協力をお願いします。

もう一点なのですが、報告の中でホワイト物流推進運動の賛同事業者が少ないという報告がありましたが、この取組に関しては組合の方も関心を持っているところでありまして、ホワイト物流推進運動に荷主企業が賛同することによって一つの付加価値がつくと思っておりますので強力に推進していただき、宮崎のものが高く売れる一つの材料となつてほしいです。

よろしくをお願いします。

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。

三根委員：宮崎県含め、トラック協会等につきましては、積極的な取組みをしていただきましてありがとうございます。今後、活動していただくなかで是非参考にさせていただきたいお願いがございます。

物流革新に向けた政策パッケージをうけて今後様々な省庁が協力して、まさに物流に向けた対策を推進しているところでもあります。

そうした中で、物流革新パッケージをうけて、各業種の事業者または、その関係団体さんの方で自主行動計画に基づいてガイドラインを作成していただいております。全体で100以上の企業や団体等がガイドラインを作成しております。

このような取組を荷主にもご理解をいただきながら、物流がまさに持続的に維持できるように一緒に協力していければと考えております。今後ともよろしくをお願いします。

白石座長：他にご意見・ご質問がある方がいらっしゃいましたらお願いします。

小野委員：まさに2024年問題があと2ヶ月を切り、今年の4月からと直前と差し迫っているのですが、そのなかでも、私が特に気になるのは、運賃をどう収受していくのかということです。やはり、原資がなければ働き方を変えていくことはなかなか難しいと考えます。例えば、パレット化にしても、中継拠点を整備するにしても最終的には採算が合わなければ事業化ベースに載っていないということがあります。

そういった意味では標準的運賃を国が示しているのですが、標準的な運賃を収受していかなければなりません。先ほどのトラック協会さんの資料のなかでもあったのですが、私の感覚では、宮崎県のトラック運送事業者について標準的運賃を収受できている割合は思った以上でした。全国的にいいますと、一

割もいってないのかと思います。

さらに、新しい標準的な運賃の数字が示されました。例えば、基本的に燃料代でいえば、燃料代が100円で運賃計算をされていたのが、燃料代120円で運賃計算をされています。

実運送事業者の運賃なので、元請けであれば、自社の取り扱い手数料を10%乗じて荷主と交渉してくださいと、そこまではっきり記載してあります。当然、積込み、荷卸しや30分を超える待ち時間の料金が認められており、そういう観点で見れば、新しい標準的な運賃の水準をしっかりと、さらに収受していかなければなりません。トラック運送事業を支える最大の原資なので是非頑張っていきたいということです。

もう一つは、2024年問題について、時間外労働時間の上限規制が960時間であるということが決められたということが本当に、報道等を通してよく取り上げられています。荷主企業だけでなく社会全体として、既にその言葉、内容、社会的影響がある問題というものであることが相当数で理解されているところでもあります。この機会を逃さずに、しっかりとやっていかなきゃいけないと思います。

さらに、4月以降に新改善基準告示が適用されますが、厚生労働省としてもトラック運送事業者の実情をくみ取っていただいた内容、あるいは緩めていただいた内容となっています。例えば、上限規制について、一日の中での最大の拘束時間が基本的には15時間になりますけれども、例えば長距離輸送が多い農産品につきましては最大16時間という感じであったり、積雪の為の渋滞の際は拘束時間の未遵守扱いにしない取り扱いがあったりと、このようにバックアップされた改善基準告示になっております。最低限のルールを守ることを頭の中に入れて運行計画を作成していただき、それを荷主に示しながら、これだけのものが必要であるということを交渉していただきたいです。宮崎県は長距離輸送について社会的使命が大きい地域でありますので頑張っていただければと思います。以上でございます。

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、後日議事録の内容について事務局より各委員の皆様にご確認させていただきます。また、次回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と

して反映していただ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吉野労働基準部長よりご挨拶申し上げます。

○宮崎労働局吉野労働基準部長あいさつ

本日は関係者の皆様が一同に介しまして意見交換できましたことを心から感謝申し上げます。

本日の協議会を振りかえりまして、それぞれの機関が様々な取組みをおこなっており、一定の成果や改善が図られておりますが、人手不足をはじめとして、物流業界を取り巻く課題は山積みとなっており、やはり、トラック運送事業者、行政や荷主の関係者が一丸となって課題の解決に向けて取り組んでいくことが重要であると感じました。

厚生労働省としましても、冒頭で説明をしましたが、引き続き、荷主の皆様への要請を来年度も行ってまいります。

また、資料の中では説明しておりませんが、来年度は労働時間の削減のために環境整備に取り組む中小企業の皆様への支援として、助成金の方も新たに設置するように本省の方で準備の方を進めているところでございますので、こちらの方も利用促進の方を進めてまいりたいと考えていきます。

次年度以降も関係者が協力しながら一丸となって、取引環境労働時間改善の課題に取り組んでいきたいと考えておりますので、どうぞよろしく願いいたします。本日はお疲れ様でした。

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いただ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。

15：30 閉会