

# 第15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6年3月6日（水） 13:30～15:40

## ・場 所

ホテル ウェルビューかごしま 2階「潮騒」

## ・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
串町 英明	鹿児島県経済農業協同組合連合会 常務理事
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 取締役管理本部長（代理出席）
富田 実	中越パルプ工業 株式会社 川内工場 執行役員工場長 欠席
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
吉本 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 常務取締役 流通部長（代理出席）
上井 伸一	出水運輸センター 株式会社 常務取締役
黒木 一正	富士運送 株式会社 代表取締役
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
森川 直哉	鹿児島労働局 労働基準部 部長（代理出席）
三根 徹	九州運輸局 自動車交通部 部長（代理出席）
西依 雅幸	九州運輸局 鹿児島運輸支局 次長

## ・議 題

1. 令和5年度実証事業の報告について
2. 九州における物流効率化の取組について
3. 物流分野における取引の公正化に向けた公正取引委員会の取組
4. 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
5. 国土交通省のとりくみについて
6. 令和5年度重点取組事項のPDCAについて
7. 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5年度実証実験事業の報告について

資料2 九州における物流効率化の取組について

資料3 物流分野における取引の公正化に向けた公正取引委員会の取組

資料4 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5 「物流革新政策パッケージ」～商慣行の見直し～

資料6 令和5年度重点取組事項のPDCAについて

資料7 広域物流安定化促進事業について

## I. 開会

開会挨拶

（九州運輸局 自動車交通部 三根部長）

九州運輸局自動車交通部長の三根でございます。本日は、大変お忙しい中、本協議会にお集りいただきまして誠にありがとうございます。皆様方には日頃より、私ども九州運輸局をはじめ関係行政機関の物流に関する施策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重要な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、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に、人材の確保が困難となっているところでございます。燃料価格高騰や、目の前となってまいりました時間外労働の上限規制の適用、いわゆる2024年問題の対応など労働環境や取引環境改善への取り組みが直近の課題になっているところでございます。

こうした課題に対応するため、政府におきましても、昨年商慣行の見直し、物流の効率化、荷主、消費者の行動変容を柱といたしま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、物流革新緊急パッケージが取りまとめられ、これらに基づき、物流産業の持続的成長に向けた様々な取り組みを進めているところでございます。直近では、標準的運賃並びに標準運送約款の見直しと併せまして、後ほど事務局より説明いたしますけれども、荷主物流事業者に対する規制的措施を行うべく、現在国会で法案が審議されているというところでございます。

九州運輸局といたしましても、これら各施策につきまして、本日ご出席の関係機関・団体と関係者の皆様とも連携して取り組み、我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取り組んでおりますけれども、さらに継続的な取り組みが必要でございまして。

本日の協議会におきまして、各関係者の皆様方に実証事業を含む取り組み状況の報告に併せて、来年度の鹿児島県協議会の取り組み方針が協議される予定となっております。荷主企業それから物流事業者、一般消費者が協力し、物流を支える環境整備に向け、本日は委員の皆様からの活発な議論をいただきますようお願い申し上げます、開会にあたってのご挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

## II. 議題

### 1. 令和5年度実証事業の報告について《資料1》

(事務局 九州運輸局 鹿児島運輸支局 西村首席運輸企画専門官)

令和5年度の実証事業に関して、前回協議会が10月に行われているが、その際に中継拠点を活用した青果物輸送ということと、中継輸送を活用した食肉輸送の2本立てでお話をさせていただいたところ。

ですが、このうちの中継輸送を活用した食肉輸送につきましては、協力会社様と着荷主側の調整に時間を要してしまい実証事業としての実施、効果検証というところを行ってないという状況になった。実証事業2本うちの1本である中継拠点を活用した青果物輸送ということにつきましてご報告させていただきたいと思う。

また、本協議会の実証事業として行い得なかったと申し上げたが、中継輸送を活用した食肉輸送につきまして、実証事業協力会社様の方で鹿児島県様のホワイト物流推進事業補助金を活用し、取り組み自体は行っていますのでそこで得られた知見というところの部分の部分を協力会社様の方から、簡単にご説明させていただきたいと思う。それに応じまして、参考事例という形にさせていただきます。

(日本 PMI コンサルティング 株式会社 小坂社長)

※資料に沿って説明。

(小野座長)

中継地点で上りの貨物あるいは下りの貨物をお互いに交換するという前提に立てば、このコスト面の問題、もう1つは運賃収益性の問題、採算性の問題はほぼ解決するはずだが、課題の中での中継輸送だけなので最終的には単なる備車をしている感じなのでコスト・時間ということだろうと思うが、ここではトータルとして相手側の労働時間、運転時間を含めて計算しないと中継輸送の効果は判断できない。

リードタイムの関係だが、ツーマン運行でない限り休息时间といってトラックが動かない時間がある。一般的にはそこで中継していくと、自分は休息しても別なドライバーが運転しているので一般的にはリードタイムが短くなるはずだが、どうして長くなったのかお聞きしたい。

(日本 PMI コンサルティング 株式会社 小坂社長)

今回の中継輸送につきましては、在庫倉庫+中継輸送というのが1つの大きな柱になっている。単純な中継輸送であれば、先程ご指摘のとおり下りの車とうまく噛み合わせることでコストを低減できるというのは、当然のことではあります。やはり今後、長い観点から在庫倉庫を

活用して小ロットの農産品についても随時出荷をしながらやっていくことを考えていくと、在庫のストックポイント、倉庫業者と組んでいく必要がある。やはり農産品を扱うという点と小ロットの貨物がより効率的に輸送されるということで、倉庫+輸送を展開できる業者と連携を組んでいくということが極めて重要だということが前提としているので、下りの車と合わせてということにはなりづらい。

今回の中継輸送では、やはり倉庫業者と相談をして計画を組んで行ったという経緯がございます。18ページのところをご覧ください。本来であれば荷物を中継してすぐにそこから出発していく、リードタイムの点でも最小化できるのが本来の流れだが、先程申し上げたように、在庫倉庫を絡めて小ロットの商品についてもしっかり鮮度の高い状態で保存をかけ、輸出時に輸送をかけていく流れが変わった。18ページの上段のところ、鹿児島から佐賀のストックポイントに輸送した時点で倉庫内に保管という部分が約11時間あり、この時間がトータルで伸びた要因。倉庫保管せずに、スキップしていけば全線陸送とほぼ同じぐらいの時間のリードタイムでできるわけでございますが、今回は在庫倉庫を持つ業者と組み行った。農産品としては、単純な中継輸送ではなくて在庫倉庫を絡めて小ロットのものについても効率的に輸送するというような目標を立てながら進めておりますので、今後も倉庫+中継輸送という点で、中継輸送も検討しながらリードタイムが短くなるような流れを組んでいく方向性になると思う。

(小野座長)

中継輸送の魅力はぜひ失われないような注意書きをしながらまとめていただければと思う。

(鹿児島青果 株式会社 大山代表取締役)

SPの設備、SPでの作業内容、資料には積み替え作業と書いているが人手がどのくらい必要なかお聞きしたい。先週、北九州のSPを見に行ったがやはり人手不足の問題がネックになって、パレットに積むのも結局は人になる。特にコンテナ輸送になると、コンテナ中に積み込む人手が足りないという問題が出てくる。

(日本 PMI コンサルティング 株式会社 小坂社長)

どのような設備かという点で非常に大きな冷蔵装置のある大型の倉庫である。九州全域から農産品が一部に集められ、各方面別に倉庫の方で仕分けがされる。具体的な作業についてだが、鹿児島からSPに到着し荷下ろしを行う際に、方面別にそれぞれパレットを積み替えていく流れ。農産品輸送の場合には直積みというパターンがあるが、保管倉庫を使う場合には全てパレット輸送で行うような流れになっている。小ロットもので集まらない場合は保管倉庫の方に一旦保管なされるというような保管作業もある。出荷元の伝票に沿って荷揃いをかけ、方面別に荷物を集めてそれを車に載せていく作業もある。やはり青果物は非常に鮮度が重要なところなので鮮度管理が極めて慎重に取り扱いされており、日付の古いものから順に出荷され入荷日を踏まえて出庫というのが作業の中にしっかり組み込まれて実施されている。

(鹿児島青果 株式会社 大山代表取締役)

パレットからパレットで行った場合、かなり荷主側の協力や理解がないと進まない。現実的には、手で積み下ろしが多いと思う。コンテナに積み込む時はパレットではなかなか難しいと思うが、そういったのはまだ想定されてないか。

(日本 PMI コンサルティング 株式会社 小坂社長)

コンテナで納品を希望する着荷主側もありますので、その場合には着荷主側の指定のコンテナで納品をかけていくということも作業マニュアルに記載している。

(小野座長)

基本的に鹿児島の農産品を関西・関東に出荷する時には直積みが基本になるのか。

(日本 PMI コンサルティング 株式会社 小坂社長)

例えば、産地から直送するというような場合には手荷役・直積みというケースがある。一方で中継輸送を活用する場合には、ほぼパレットあるいはラックというような形でこの積み替えの作業効率を極力高めるような仕組みが取られているところ。ただ、産地から直送する場合はほとんどが手荷役・直積みというケースがあるが、九州圏内の輸送を産地から九州圏内、あるいは北埠頭から九州圏内という場合には、あらかじめラックに入れ替えて輸送するパターンもある。

(鹿児島県経済農業協同組合連合会 串町常務理事)

鹿児島の青果物につきましては、元々手積みが多かったが段々とパレット輸送に切り替わりつつある。産地側としてもパレット輸送に切り替えていこうという方向になっている。ピーマンはバラで積んでおり、パレットでの輸送の試験もしましたがやっぱり荷崩れをするということで消費者の方からクレームも来ているので、その点も含めてできる限り方針に従った形で進めていきたい。パレットについては費用を産地側にきているので今後、検討していく必要があると認識している。

(公益社団法人 鹿児島県トラック協会 鳥部会長)

全線陸送よりもフェリーを使ったほうが関東方面安くなるというのはどういうことなのか。中継輸送は高くなるのはわかるが、こんなに極端に高くなったというのはどこでそんなにコストがかかっているのかお聞きしたい。

(日本 PMI コンサルティング 株式会社 小坂社長)

今回の中継輸送については初めての試みであった為、協力する業者の運賃単価が割高だったという点が1つある。これは物流が増え、ボリュームディスカウントが効いてくれば中継輸送のコストも若干下がってくると思うが、全線あるいはフェリーを組み合わせた中継輸送が増えてくるだろうと思う。

## 2. 九州における物流効率化の取組について《資料2》

(事務局 九州農政局 食品企業課 安藤課長)

※資料に沿って説明。

(富士運送 株式会社 黒木代表取締役)

北九州の SP がなかなか浸透していないのか分からないが、うまく活動できてないということをお聞きしたのだがそのあたりの実態と今度こういった形で九州各県進めていくのか、ありましたらお聞きしたい。宮崎県の方では3日目販売から4日目販売を進めているという話があったが、受取り側の方が4日目販売でもいいよ、品質が落ちないならいいよというような形でもう動いているのか。先程の実証事業の中継輸送にしても、リードタイムがあって4日目にというのも今後出てくると思う。セットが落ちれば価格が下がるリスクもあるというのはあるが、青果物は4日目販売というのが特に南九州からであれば、それでも大丈夫だよというような状況なのか、もしその辺がお分かりであればご教示いただきたい。パレット化の話でドライバーの面接があった際に、手積・手卸の荷物もあると答えたらじゃあいいですという風で、今の若い方々はそういったことを考えているのかと感じて今後、今の若い人たちを増やしていくとなるとパレットでの輸送が標準になっていないと運び手が本当に入ってこないのではないのかと危機感を感じた。そういったことも踏まえて色々と施策をいただいていると言われていたが、パレットを標準化するということについてこういった形で展開していくのか分かる範囲でお聞きできればと思う。

(事務局 九州農政局 食品企業課 安藤課長)

北九州の SP については、来月から本格的に SP を活用していきたいという話は聞いている。その要因がどれだけのコストがかかるのかという部分がまだ明確になっていないというところ。また、今月に北九州の SP に行く機会があるので、最新情報をお伺いできればと思っている。

4日目販売の話だが、関東の方の話を知っているわけではないが宮崎県や大分県も4日目販売。収穫後、予冷庫にて保管することにより鮮度が落ちないので消費者からの購買というのは、3日目販売から4日目販売になっても売れなくなったという話は聞いていない。パレット負担の話だが、パレット化を進めていけばその行動の負担を負う必要があると思っており、生産者だけが負担をするのはどうなのかという話もある。消費者の行動変容という部分でそれだけのコストがかかっているという話をして理解してもらうことが重要だと思っている。また、市場の方にも理解していただくことが今後、パレット化を進めていく上で重要であると考えている。

(鹿児島県経済農業協同組合連合会 串町常務理事)

パレット化を進めないといけないというのは十分理解しているが、実際着いた時にせっかくパレットで積んでいっても入れ替えで待ってしまう。パレット輸送とバラの場合にパレット輸送を優先的に市場に卸せるような仕組み、ルールを作っただけであればパレット輸送の効率が

上がると思うので、東京の市場も含めて検討していただければと思う。

(公益社団法人 鹿児島県トラック協会 鳥部会長)

パレット化の問題はどうしてもパレットの回収だと思う。パレットを返す場所、追跡できるなどそういう仕組みを考えていかないと、パレットがどこに行ったのか分からない状態が結構あるのでその辺どうしていく予定なのかお聞きしたい。

4 日目販売の件だが、野菜の品目は全品目が 4 日目販売でいいのか、それとも品目限定されているものなのかお聞きしたい。

(事務局 九州農政局 食品企業課 安藤課長)

パレットをしっかりと回収しないといけないという課題もあわせて、今後も引き続き検討していきたいと思う。

4 日目販売の件については、全ての品目ではなくある程度の品目に限られている形で性能が維持されている。具体的な品目についての情報は持ち合わせていない。

### 3. 物流分野における取引の公正化に向けた公正取引委員会の取組《資料3》

(公正取引委員会事務総局九州事務所 下請課 大瀧課長 )

※資料に沿って説明。

(マルイ運輸 株式会社 花木常務取締役)

荷主と物流事業者との取引に関する調査で注意喚起の文書を送付されたと思うが、九州地区でそういった業者が何社ぐらいあったのか、どういった業種が占めていたのか。また、是正勧告の発令状況や具体的な是正状況など話せる範囲で教えていただきたい。

(公正取引委員会事務総局九州事務所 下請課 大瀧課長 )

物流特殊指定の独占禁止法の分野になっており、詳細は承知していない。恐らく九州の業者もおられると思うが、それが何社かっていうのも承知していない。

質問の内容とは異なるが、基本的には調査票で荷主側、発注者側から回答いただいてその回答では問題あるのではないかということになり場合によっては赴いて確認させていただくという流れになる。恐らく、来年度も引き続き行っていくと思う。

(公益社団法人 鹿児島県トラック協会 鳥部会長)

トラック G メンなどの関係などがあるが、行政側の連携とかはあるのかお聞きしたい。

(公正取引委員会事務総局九州事務所 下請課 大瀧課長 )

今のところ地方レベルでは連携というところまではない。全業種カバーしているのですが、その中の比較的問題があった運送関係が今年度の重点項目になっており、そういったところを抽出して行っている。連携という点では、特に地方事務所レベルでやっているかという調査関係ではやっていない。ただ運輸局からお声掛けがあり、我々も去年から積極的に参加するようになってきている。

(小野座長)

労基と国交省との関係はどういった感じなのか。

(九州運輸局 自動車交通部 貨物課 東課長)

私どもとしても、国土交通省の所管の業務と厚生労働省の所管の業務と公取様も含めて、定期的に意見交換を担当者レベルではあるが、最近の政策パッケージも含めて連携を行っている。今までが確かにそれぞれの省庁を意識しすぎた部分もあるので、今後また意見等含めて深めていきたいと思う。

#### 4. 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4》

(事務局 鹿児島労働局 労働基準部監督課 篠田課長)

※資料に沿って説明。

(公益社団法人 鹿児島県トラック協会 鳥部会長)

緑ナンバーだけでなく白ナンバーも今回改善基準告示適用されるとお聞きしたが、それに対してどうなのか。

(事務局 鹿児島労働局 労働基準部監督課 篠田課長)

自社配送につきましても、改善基準告示の対象になり監督に行った際に、そういった自社の配送があるところには周知をするようにしている。個別に白ナンバーだけを分けて把握しているわけではないが、皆様のその意識は高まっているという風に現場からは聞いている。

#### 5. 国土交通省の取り組みについて《資料5》

(九州運輸局 自動車交通部 貨物課 東課長)

※資料に沿って説明。



(鹿児島青果 株式会社 大山代表取締役)

資料3ページの国の政策パッケージで行動の変容を促す、ここを是非やっていただければと思う。やはり、消費者に理解をしていただくことが一番だと思う。出口が詰まってしまうと、一番弱いところの業界に負担が来ると思うのでここはスムーズにさせていただく為にも、行動の変容を促すという非常にありがたいパッケージだと思っている。

(出水運輸センター 株式会社 花木常務取締役)

価格改定、運賃のところの転嫁という形で先程、説明があったが、標準運賃のところの見直しがあるということで資料12ページの参考2のところでも69%作っているが、実際標準運賃を提示しているのは21%しかないというのが実態。標準運賃と実際の相場がまだまだ大きいのではないかと個人的には感じている。その辺のところはどういう風に考えているのかお聞きしたい。

(九州運輸局 自動車交通部 貨物課 東課長)

九州運輸局においても実際、標準的な運賃の届出をして交渉ができるか、交渉ができてでもそれだけ運賃が収受できるか。私どももやはり対価に見合った運賃を収受するのは難しく交渉自体難しい。そういう話はもちろん全国的にそうで九州においても例外なくそういった状況というのは認識しております。トラックGメンを通じて、荷主等に働きかける機会もございますので運賃の収受についても元々の制度のPRとともに、運送の対価がそれだけかかっているというところを認識していただけるように今後も引き続き取り組んでいきたいと思う。

(公益社団法人 鹿児島県トラック協会 鳥部会長)

燃料サーチャージの件で今度燃料費を100円から120円に変更したということだが、まだ標準的な運賃も収受できていないのになぜ上がったのか。

(九州運輸局 自動車交通部 貨物課 東課長)

燃料費が120円の設定でサーチャージも120円を基準価格で設定しており、昨今の燃料費の高騰を受け、120円というのが適当な設定であるのかと色々意見はあるが、少なくとも現状の100円よりは対価として収受できるよう改定したいというところで議論が行われて、この価格になった。実際の負担に応じた価格設定だと思う。

## 6. 令和5年度重点取組事項のPDCAについて《資料6》

(事務局 九州運輸局 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。

## 7. その他

(鹿児島県中小企業団体中央会 永田専務理事)

様々な話をお聞きして、荷主企業及び運送事業者、非常に大変な状況であると認識している。資料7は鹿児島県の事業で上限100万円まで補助ができるという流れだが、令和5年度の補正予算で中小企業省力化投資補助事業というのが創設された。この地域事務局を我々中央会が受ける。例えば、20人雇用しているところであれば主な設備投資内容というのは補助対象の設備を導入される場合に2分の1、賃上げ要件を達成すれば1500万の補助を出すということで今、取り組んでいる。国からは3月中に広報を開始してほしいという要請があるので是非活用いただければと思う。

### 鹿児島県 食肉輸送の運行状況について《資料1》

(JA物流かごしま 早稲田部長)

※資料に沿って説明。

### 広域物流安定化促進事業について《資料7》

(鹿児島県総合政策部交通政策課 小原主事)

※資料に沿って説明。

## Ⅲ. 閉会

閉会挨拶

(鹿児島労働局 労働基準部 森川部長)

鹿児島労働局労働基準部長の森川と申します。本日は、委員の皆様におかれましては活発なご議論いただき、誠にありがとうございました。

また、今年度は今回含めて二回協議会を開催させていただきまして、皆様ご多用の中ご参加ご協力、重ねて御礼申し上げます。本日、令和5年度青果物の実証事業のご報告と中継輸送を活用した食肉輸送における効果と知見についてご説明いただきました。

また、本日オブザーバーとしてご参加いただいた皆様には、それぞれの取り組みのご説明もいただきまして誠にありがとうございます。本日何度も話に上がりましたが、来月から自動車運送業務における時間外労働の上限規制、改善基準告示が適用されることとなります。トラック運送事業者、自動車運転者のみならず発着荷主、元請け運送事業者などの発注者の皆様のご理解とご協力が必要不可欠でございます。改めてよろしくお願い申し上げます。鹿児島は非常に食べ物が美味しく、鹿児島の食料品を始めとする鹿児島の素晴らしい県産品を待っている方々全国に沢山いらっしゃると思います。そういったものを確実にお届けする為にも鹿児島県の運送業界の労働環境は必要不可欠でございます。引き続き本協議会の運用を通じまして必要な意見交換、改善基準告示の遵守に向けた周知を実施して参ります。

皆様方におかれましても今後格別のご配慮、ご協力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、閉会の挨拶に代えさせていただきます。