

第14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6年2月2日(金) 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

・ 開会

(事務局)

- ・ 配布資料の確認
- ・ 委員・オブザーバー紹介

・ 開会挨拶(九州運輸局・三根徹自動車交通部長)

皆様こんにちは。ご紹介いただきました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本会議にお集まりいただきまして、大変ありがとうございます。開会にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

日頃より私ども九州運輸局の運輸観光行政にご理解ご協力を賜っております。この場をお借りしまして御礼を申し上げます。

さて、トラック運送事業でございますが、運送事業におきまして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害者を支える役割を担う、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、少子高齢化の影響なのか、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、働き方を巡る現状に人材確保が困難という状況でございます。あわせて燃料価格高騰や、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、労働環境や取引環境の改善への取組が喫緊の課題となっていることはご承知の通りかと思えます。こうした課題に対応するために、政府におきましても、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昨年策定されたところでございます。特に緊急的に取り組む対策といたしまして、さらに物流革新の緊急パッケージが取りまとめられておりまして、これらに基づいた取組が進められているところでございます。

国交省といたしましても、これら各政策について本日まで出席いただいております国の機関、また団体等、関係者の皆様と連携して取組み、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に取り組んでおりますけれども、さらに、継続的な取組が必要でございます。本日の協議会におきましては、各関係者の皆様方から取組の状況の報告にあわせまして、来年度の福岡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向けて、本日は委員の皆様から活発なご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。本日はよろしくお願いたします。

・議題

(小野座長)

こんにちは。運輸・物流研究室の小野でございます。

この協議会は、振り返ってみれば、2015年にスタートして、今回が14回目ということになっております。

それでは、早速始めていきたいと思いますが、議事次第を確認してその進め方についてお話をしておきたいと思っております。議事次第をご覧になっていただきたいのですが、まず、情報提供ということで、これは各関係省庁の方々から、この問題に取り組む上で関係するような内容あるいは取組の内容についてご紹介いただくということで、(1)から(7)まであります。連続してご説明いただこうと思っております。そして議題4、これは福岡運輸支局の方で、今年度の取組の報告とそれから来年度の取組の方針ということでご説明いただきます。これは、3の情報提供とあわせて連続してご説明いただきたいと思います。沢山の材料がありますので、一気に成していきたいと思っております。

その後で、これら全体の資料あるいは内容等につきまして、皆様方からの質問あるいはご意見を、ここで一旦入れたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。その後意見交換ということで、予想としては1時間弱ぐらい残っていると思っておりますが、これにつきましては、先ほどの三根自動車交通部長のお話にありましたように2024年問題、本当にあと数か月で2024年度に入りますので、そういったところで、その問題に対する、トラックドライバーの労働時間改善あるいは物流の効率化に向けた、それぞれの立場からこういった取組を今までしてきた、あるいは来年度以降さらにこんな取組を一生懸命やっていくといった、そんなお話を全員からお伺ひしたいと思っておりますので、数分の間、お話の内容を、資料を聞きながらおまとめいただいております。

そういった感じで今日は進めていきますけれども、エンドにつきましては、今から1時間50分後ということで3時半になりますので、よろしくお願ひいたします。

それではまず、事務局より資料1について説明いただけたらと思っております。よろしくお願ひします。

以下の通り、情報提供として、資料1～7に基づき、各関係機関より説明が行われた。

【情報提供】

1. トラック地方協議会(本会議の概要)について (資料1:福岡運輸支局)
2. 国土交通省の取組について
「物流革新政策パッケージ」～商慣行の見直し(資料2:九州運輸局)
3. 厚生労働省の取組について (資料3:福岡労働局)
4. 農林水産省の取組について
「九州における物流効率化の取組について」(資料4:九州農政局)
5. 経済産業省の取組について
「経済産業省の取引環境改善への取組について」(資料5:九州経済産業局)
6. 公正取引委員会の取組について
「物流分野等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6:公正取引委員会九州事務所)
7. トラック業界の取組について (資料7:福岡県トラック協会)

このほか、福岡県商工会議所連合会より、特別講演会「今そこにある物流危機」について紹介が行われた。

続いて、議題1・2について、福岡運輸支局より資料8に基づき説明が行われた。

【議題】

1. 令和5年度の福岡県地方協議会の取組報告
2. 令和6年度の福岡県地方協議会の取組方針案

（小野座長）

どうもありがとうございました。議題3 議題4ということで、ほぼ1時間にわたってお話していただきましたが、まずは議題3につきまして7つの資料がありましたけれども、これについてご質問ご意見ありますでしょうか。時間が押しつつありますので、あまりなければ次に進めて参りたいと思います。

議題4ということで福岡運輸支局の今年度の取組報告と来年度の取組方針といったご説明がありました。特に、今年度について内容を報告したのですが、来年度はこれからのこと、まさに2024年問題、実際は2024年で終わるわけがないので、2024年以降の問題ということで取組方針が示されました。先ほどご紹介がありましたように、1つ目が荷主企業あるいは消費者に向けて効果的な周知を行っていく方針、2つ目は抽象的な観点から調査研究を行う、まずはトラックドライバーに対してアンケートを実施しようということでございました。これについてご意見ありますでしょうか。

今の段階では具体的な内容は示されていませんので、質問はなかなか難しいとは思いますが、とりあえずこういったことを中心として来年度は活動をしていくということなんでしょうけれども、これについては今日ご出席いただいた委員のご承認をいただきたいと思いますので、この2つを中心に活動することにご賛同いただける方は拍手をお願いできますと思いますが、どうでしょうか。

（拍手多数）

ありがとうございます。多くの方の賛成多数によりまして、来年度の取組方針はこの方向で、事務局よろしく申し上げます。

・意見交換

（小野座長）

皆様に一言ずつでもお話をしていただきたいということで、どういった内容かと言うと、資料1に戻っていただいて、資料1の最終ページ、大きな3つのポイントでどれかに当てはまることをお話いただきたいと思います。

まずは2024年問題に対して各委員またはそれぞれの所属する組織や企業、そういったところがどのようなことを行ってきたのか、またはこれからどんなことを行っていくのか、あるいは各委員ができること、あるいは他の組織と連携できること、あるいは今後協議会で扱ってほしい内容、検討してほしい内容、方策、幅広い内容ですが、自分の所属している企業・組織などでこんなことをやっていた、あるいはこんなことをやっていきたいなどが、特

に話しやすいと思いますが、そういったことを中心に概ね2分程度、3分以内でご披露いただけたらと思います。

私、真ん中に座っておりますけれども、反時計回りでいきたいと思います。

まずは福岡県トラック協会の会長二又様からよろしくお願ひしたいと思います。

(福岡県トラック協会・二又茂明会長)

協会としましては、今ご説明いただきましたように、昨年、岸田総理、斉藤国交大臣が東京の運送業者を訪問されました。これは歴史上初めてです。これだけ岸田政権はじめ国交省、そして先ほどから説明いただきました経済産業省、農林水産省、厚労省、そして驚くことに公正取引委員会まで、これだけ色々な政策システムを設計して構築していただいて実施をしていただいています。ですから、協会としましては非常にありがたい準備をしていただいたと感謝しかありません。また、全国紙、地方紙、業界紙で2024年問題を繰り返し取り上げていただいております。これにより、ちょっと足りないというご意見もありましたが、2024年問題がメディアを通じて広く社会にも周知されています。

あとは我々業界、実際に各社がいかに実行するかということと、今日は、素晴らしい内容をご説明いただきましたが、これをいかに会員事業所におろすか。これが、お客様との色々な交渉、本来はもう終わっていないといけないのですが、これからまた色々始まるでしょう。その強い武器になると思います。例えば荷主名が公表されるなど、今までお客様が感じられたことがあるのでしょうか、そういうことはまずないと思いますね。それから国交省が仲介に入るといことは、まず、お客様に対しての色々な縛りが出来てきていますから、業界としても大変なフォローをしていただいていますので、これで、2024年問題だからという言い訳ができなくなってくると思います。あとはもう各社が実行するのみですが、ちょっとまだ時間が足りない。先ほどからおっしゃったように、2024年から始めますよというような状態で、業界を観察していただきたいなと思っております。協会としてはそういうことでございます。

(小野座長)

ありがとうございました。続いて、株式会社ケイ・エム運輸機工・木村社長、よろしくお願ひいたします。

(株式会社ケイ・エム運輸機工・木村正昭会長)

北九州支部の話をしさせていただきます。北九州地区においても当然ドライバー不足において非常に大きな問題があります。今の傾向としましては、安定した会社にといいことで、小さな零細運送業の方から大手の方に流れてゆくという傾向があります。皆さんご存じのように9割以上は中小の小さな会社が多く存在しております。

単価の方も、元請けの方にはある程度浸透していますけれども、我々運送業は多重構造というのがございまして、まだまだ末端のほうには単価は浸透していないという現状です。また、我々の地区は自動車関連がかなり輸送量として多いんですが、ご存じのように今、自動車関連の方がかなり厳しい状況で、ある自動車メーカーの方では極端な話、「明日からもう来なくていいよ」というようなこういう話も最近聞いた記憶がございます。

弊社として今取り組んでいるところは、役員の給料を下げて、ドライバーの人材確保のために8%アップという形をとったり、管理者の労働時間を抑制するためにIT点呼の導入を

したり、情報を共有するために全員にスマホ等で交通渋滞や配車、荷待ち情報等をタイムリーに連動することによって時間を抑制すること。それから、燃料費だけでなく車両費がすごく高騰して、また消耗品も大変高騰しております。そういう面も克服するために、経済性のあるまた安全性のある車両の導入などを心がけてやっています。

それと、今日もマスコミの方が来られているので、ちょっとお願いですが、我々は、事故ゼロを目標にしておりますが、広報活動としてボランティア活動、救援物資輸送、安全活動など色々やっていますので、そういうことも取り上げていただくと助かります。よろしく申し上げます。以上です。

(小野座長)

ありがとうございました。続きまして筑後運送の仲様、よろしく申し上げます。

(筑後運送株式会社・仲聡陽社長)

筑後運送の仲でございます。私は筑後地区から福岡県トラック協会の副会長として選出されておりますが、二又会長が言われたように、トラック協会としては各行政の取組に対して、フォローいただいていると感謝しております。ただ、やはり零細中小ばかりのトラック事業者ですので、今熊本に半導体の企業が来られて、熊本県は非常に活気が良いということで、我々南のほうに位置する事業者としては、今後のドライバーの引き抜きなどを懸念しているところでございます。

福岡労働局さんの方でひとつ出しておられた小倉運送さんと一緒に、鉄道貨物を利用させていただいている事業者でございますので、時間外労働というのはかなりスムーズに解決できるのではないかなと思っておりますが、やはりドライバーの賃金に関しては競争が激しくなるのではないかとということで懸念しております。

私の方からは以上です。

(小野座長)

ありがとうございました。次は福岡運輸の富永様よろしく申し上げます。

(福岡運輸株式会社・富永泰輔社長)

福岡運輸の富永でございます。よろしく申し上げます。弊社の2024年問題に対する取組としましては、全国に中継拠点は持っているのですが、我々の場合は、人材確保、ドライバー確保や作業員確保というのが一番の問題になっております。その解決法は色々あるのだとは思いますが、基本的には給料を上げるというのが一番、一丁目一番地なのかなと思っていきますので、当然それに伴う原資としての運賃改定というものをお客様にお願いしています。そういった意味では、今マスコミにも取り上げていただいておりますので、かつてないほど運賃を上げやすい環境にあるというのは間違いありません。それについては行政の方に、大変感謝しているところでございます。

今後お願いしたいことといたしましては、我々にとっての荷主企業への働きかけというのを強めていただきたいとは思っています。私もお客様のところを回ると、やはりGメンから手紙が届いたといった発言をされることが多いので、本当に効果があっているのかなと思います。色々と荷待ち時間の問題がありまして、今荷待ちは、我々トラック業者が全部記載する義務があるんですけども、できればこういうのも、我々は待ちたくて待っているという

よりも待たされているという気持ちですから、できれば荷主企業、待たせている側に記録義務を負荷していただきたい。改善したい我々にそこを負荷されると、また残業時間の問題等出てくると思っていますので、ぜひその辺を進めていただくと私としては大変ありがたいと思っています。ありがとうございます。

(小野座長)

ありがとうございます。続きまして博運社の眞鍋様、お願いいたします。

(株式会社博運社・眞鍋博俊会長)

昨年までトラック協会の会長として参加させていただいておりましたが、今年は博運社ということで参加しております。残業規制80時間、年間960時間については、社内的にはもう大体解決しております。運行回数を落とすなど、そういうところはやって、採算的な問題については料金改定してもらわないと危ないですので、それを今一生懸命取り組んでいるところでございます。

なかなか去年までは厳しかったわけですが、話としては聞いてもらえるし、もうちょっと待ってくれぐらいの感じはあるんですけども、今年の4月からの改定ということで、ずいぶん話は進んできているのが現状です。

会社自体はそういう状況ですが、先ほど商工会議所の松本専務からのPRで、「今そこにある物流危機」の第2弾をやるうということで、去年の3月に第1弾をやらせていただきましたが、非常に反響が大きくて、やはり事業者がこういったところを意識しているというのがよく分かりました。今年はその第2弾をやるうということですが、多分、満席になるのではないかなと思います。

私は商工会議所の中では副会頭をしておりますが、担当が適正取引となっております。会頭の方針の中で一番の目標になっていきますけれども、具体的にパートナーシップ構築宣言の推進をしようということで、議員の会社の経営者と直接面談をして、まずは宣言をしていただくということで動き出しています。なかなか「何のためにパートナーシップ宣言するのか」と。むしろ我々は中小企業の事業者団体ですから、どちらかと言うと発注側ではなくてもらう側の方が多いわけですが、しかしながら、そこから下のほうにも発注することが当然ありますから、適正取引を目指してやっていこうということで今スタートしたところでございます。以上です。

(小野座長)

ありがとうございました。続きまして東西産業運輸の河野様。

(東西産業運輸有限公司・河野清二社長)

東西産業運輸の河野といいます。うちの方は、ドライバー不足は生じておりません。今は充実しておりますし、事務所の方も、運送会社というのは朝早くから夜遅くまで仕事しておりますので、事務所の方も二交代しないと時間がオーバーしてしまいそうな状況で、事務所の人員も入れ、ドライバーも入れて、10年ぐらい人員不足を感じたことはありません。その原因は10年ぐらい前から、うちは30数人の会社ですが、定期昇給といったものを導入して毎年、去年よりは給料が上がるようにしています。

また、18年前に長距離を全部やめて、九州管内の仕事をやろうということになり、そのためには効率を上げないといけないということで、運送業界のトラックはみんな高速道路を走っていますけれども、6割くらいはたぶんカラで走っている、これをやめようということで、できるだけカラで走らずに、熊本に行ったら熊本から帰り荷を引いてくるとか、夕積みをやめさせていただく。すると積み込みをするのに待つことがなくなる。朝積みにお客さんに切り替えていただく。そんなふうにして18年前から、長時間労働はだめになるだろう、ということで取り組んできて、10年前からドライバーの定着のために定期昇給制度を入れたり、いろんなことをやってきました。

一番無駄なことは空車で走ることなんです、これをやめようということで、そこを重点的に営業しなさいということで、5年くらい前から取り組んでいますけれども、100%空車なしで走るのは難しく、今熊本あたりから帰ってくる車、それにうちの事務所の営業を横乗りさせて、通り道の会社をすべてしらみつぶしにして、そこをネットで検索して、そこに営業をかける、という営業をしています。「帰り、ありますか」ということで、我々の仕事の提案をして、やっと今熊本あたりから、熊本に朝8時9時10時くらいに荷物をおろしたら午前中積んで、福岡方面に帰ってくる。その日におろす。そういった形で仕事をさせていただいているところが何社も出てきています。燃料費が上がった、人件費が上がった、その割には空車配送が多い、だから我々も努力しないとイケないなということで、そういう営業努力はやっております。

北九州あたりにも行くので、帰りを入れてくるために、今日も北九州に営業に行ったり、帰りに営業したり、ということをやっておりますけれども、なかなか荷物のタイミングが合う仕事は少ないです。だから交互に回ってやるしかないかなと。そういうことが現実的に難しいですけれども、それとあわせて、定期昇給制度を入れているものですから、人件費がものすごく高騰して、運賃が上がろうが上がるまいが、毎年人件費は上がっていくんですね。それをどうやってカバーしていこうか、それならやはり空車をなくすことと、お客さんに運賃値上げしていただくということ、それを重点的に、営業を回らせています。

しかし、大手の方は、運賃をいつからあげますよと、何百台も車両を持っているところは運賃交渉ができるけれども、20~30台しかないところは運賃交渉に行っても、相手のお客さんが大きかったら、代わりでなんとかなるんじゃないかということが結構あるんですね。やはり多重構造になっているので、僕もトラック協会の役員をしていた頃からずっと、知り合いの運送業者に聞いていますけれども、運賃値上げに行くと、ある程度交渉していただけたところは、いまだに2割くらいしかない、あとの8割は交渉にも応じてくれない。要するになぜかと言うと、多重構造なので、元請けは上がったかもしれないけど、下に降りてきていないのです。ぜひ、大手の荷主さんたちは、運賃値上げは物流費が上がったということでお支払いになっていると思いますけれども、一番下まで降りているか確認をしていただきたい。

マスコミは、物流費が上がった、何が上がった、食品がそのために値上げしましたと言うけれど、問題は、それが末端まで降りているかという話です。末端まで下りずに途中で止まっているものですから、下は汲々言わされているんですね。大手の路線会社さんやヤマトさん、佐川さん、そういうところの下請けをしているところのほとんどが運賃値上げをしてくれないですね。運送会社から運送会社への下請けをすると、なかなか運賃が上がらないということがありますね。そういった部分の改善をしていただければ、もっと仕事がしやすくなるだろうと思います。よろしくお願いします。

(小野座長)

ありがとうございました。続きまして全日本運輸産業労働組合の福岡県連合会の高田様。

(全日本運輸産業労働組合福岡県連合会・高田章男執行委員長)

全日本産業労働組合の高田でございます。長いので運輸労連と略しています。私の方から政策パッケージを受けて検討された事項で、辻課長の方から一言出た送料無料の見直しについて発言をさせていただきたいと思えます。

送料無料の要件の見直しについて12月19日の日にすでに消費者庁の方から見解が明らかにされまして、事業者の自主的な取組状況を注視することとされています。運輸労連としましては、法的規制が見送られたということは極めて遺憾でありまして、事業者の自主的な取組を注視する中で果たして通販事業者の理解をどこまで得られるのか、ちょっと疑問に思っているところでもあります。

運輸労連としましては、かれこれ10年ほど前からになりますが、送料無料表記の見直しを訴えておりまして、各方面へ働きかけてきたところがございます。そのきっかけというのは、国交省の方から2015年に発表されました、物流分野における労働力不足対策アクションプランの中に、宅配便の再配達削減というものが提起されておりましたので、運輸労連ではこれを受けまして、宅配便に従事する組合員からも意見を踏まえた中で、2015年に開催しました私どもの定期全国大会において、送料無料表記はトラック事業者を支払われる適正な運賃料金収受の障害になる懸念や、通販市場における輸送品質の低下、トラック事業者による輸送の安全確保等に影響を及ぼす恐れがあるということで、送料無料表記の見直しを求めていくということを決議したところがございます。

それらに取り組みでまいりまして、具体的には2016年には運輸労連が関連します上部団体である交運労協、全日本交通運輸産業労働組合協議会というのがありますが、こちらの方を通して、国土交通省自動車局の方へ要請行動を行っております。内容的には、商品配送における送料無料表示は消費者に運賃料金が非常に安価であるというイメージを植え付けているため、送料込み、あるいは送料元払いなど費用負担を認識できる表示をさせるように対策を講じられたいというふうに要請をしており、2016年以降も、毎年国交省本省の方へ要請活動を行っております。ちなみに、本年度は経済産業省の本省の方にも要請をしてきたところがございます。また福岡においては広く世間に訴えるために、昨年3月4日に福岡市の警固公園で開催されました連合福岡が主催した春闘決起集会において、運輸労連からの報告ということで、送料無料表記は見直されるべきであると訴えさせていただいたところがございます。

その時実例で申し上げたのは、大手通販会社が、当時テレビCMで、商品の分割払いも大丈夫ですよと、金利手数料は当社が負担しますと言っていたんですね。その後に言ったのは、「もちろん送料は無料です」と。これが流れておりましたので、金利手数料は当社負担なのに、なぜ送料は無料なのかと、これはおかしいんじゃないのかといったことを訴えさせていただいた中で、こういうのは、金融機関は上に見ているけれど、運送会社は下に見ているんじゃないかと。だから送料無料は使わないで欲しいということを訴えてきたわけです。ただ、この会社は、現在は送料をきちんと明記して、商品価格、送料、支払い総額、というふうにそれぞれ明記をされて活動されていますので、消費者庁の要請にも真摯に対応されているということで、非常に素晴らしい会社だと思っております。

そのような中でこの送料無料表記の見直しは昨年の政策パッケージで取り上げられて検討会まで開かれて、検討・見直しされることを期待したわけですが、結果的には法的規制にまでは至らなかったと。自主的な取組にとどまったということでございます。そのことは残念でございますけれども、通販事業者はじめ一般消費者にまで、送料という概念、認識が高まったということでは一定の効果があったかなと考えているところでございます。

しかしながら残念なことに、年が明けまして、またテレビCMの話になりますけれども、若者のファッションを中心とした通販サイトが、若手の女優を使って、20年前くらいに流行った替え歌シリーズで送料無料とあからさまに歌っているというCMが今放映されています。タイミング的にまさに12月19日の消費者庁の発表を受けてこれを流したのかなというふうなことも感じるわけですが、そういったところを見ましても、事業者の自主的な取組というのが、ちょっと感じられないなと思っているところでございますし、まさにそういった議論は無視されているのではないかと本当に残念な気持ちになったところでございます。

今後は労働組合としては、従来通り関係省庁ですとか、関係団体への働きかけを続けていこうと考えておりますが、それに加えて、通販事業者団体、JADMAとかSIとか新経済連盟さん、こういったところへの働きかけも必要なのかなと考えております。いずれにしても送料無料表示については、社会の認識と環境が少しずつ変わってきているのかなと感じておりますので、我々としては少しでもトラックドライバーや物流業界で働く人たちの職場環境・労働環境がよくなるように取り組んで行きたいと思っているところでございます。以上でございます。

(小野座長)

ありがとうございました。続きましてこれから荷主団体になっていきますが、最初は日本製鉄九州製鉄所の治様、お願いいたします。

(日本製鉄株式会社・治直樹主幹)

日本製鉄の治と申します。今日は九州製鉄所の工程業務部長の代理で出席させていただきます。よろしくお願いいたします。

鉄鋼業界全体で取り組んで行かなければならない課題だと認識しておりまして、ご紹介したいのは鉄鋼連盟という業界団体があって、去年の12月に、物流の適正化、生産性向上に向けた自主行動計画というものを策定しまして、24年から26年度までの3カ年、鉄鋼連盟がこういうプランを作って、各製鉄所、製鉄メーカーについてもそれに概ね沿った形で計画を作って行って、26年度に振り返って評価をしてPDCAを回していこうと、だいたいそんな取組なのですが、中身を見ると、具体的には、荷待ちの時間・荷役作業等に係る時間をきっちり把握していこう、2時間以内ルールを対応していこうというような内容でございます。

ただ、製鉄所ということになると、ざっとルールはそういうことになるんですが、だいたい類型が4つぐらいに分かれておりまして、まず、我々だけで何とかしなければいけない製鉄所の中の問題。それと別に、お客様、鋼材ユーザーに届ける時、これは僕らだけではどうしようもなく、鋼材ユーザーと連携していかなければならないというものです。少しオーダーの時間を早くしていくとか、そうしないと荷待ちが発生するとか。3つ目は原料や資材などのサプライヤー、そこと連携をしなければいけないところ。4つ目はトラック事業者さ

ん、輸送事業者さんとどう連携させてもらうかというところ。そういう4つの商圈に分けて、各々課題を抽出して取り組んでいこうというようなことをしてございます。今日色々お話を伺いして、そういった連携も非常にやりやすい環境が整っているのかなと感じております。

それからコストの話も出ました。弊社の副社長が年頭の新聞等での話の中で、色々な話をしていくわけですが、その中にこの物流24年問題に関しても、かなり大きくコメントを出してありまして、色々な対応をしていく中で、必要なコストアップ分は必ず発生してくるので、それはサプライチェーン全体で適切な対応を考えていかなければいけない、というようなコメントを出してございます。一人ひとりドライバーの方の給料の問題、それから中小事業者さんの経営の問題を解決して、さらに、高速道路を使うだとか、新しいシステムを入れるだとか、沢山のコストがかかってきますので、各事業もありますけれども、最終的に全体のサプライチェーンで解決しなければならないと考えております。簡単ですが、以上でございます。

(小野座長)

ありがとうございました。続きましてTOTO株式会社、物流推進部長の河村様をお願いしたいと思います。

(TOTO株式会社・河村孝史物流推進部長)

TOTOの河村です。よろしくお願いたします。初めて参加させていただきました。大変貴重な話を伺いましてありがとうございました。

弊社の取組を簡単にご紹介させていただきたいと思っております。お話としては、見えているところと見えていないところ、大きく2つに分けてお話しさせていただきます。

これまでやってきたことは、見えているところです。弊社は全国に4か所物流センターがありまして、大型車両が1日に200台程度出入りしております。ここは見えているトラックですので、当然ながら荷待ち時間の削減、こういったところの活動を従来からやってきてまして、トラックの受付システムやリードタイム、こういったところも1日多く確保するとか、その先の中継ターミナルの配置、こういったところの適正な場所へ集約・移転する、そういうことを実行してきていまして、従来、荷待ち時間が1時間から2時間、10年以上前はあったんですけども、今現在は、荷下ろし荷積み時間含めて約30分程度というところまでできています。

加えまして、最近では、扱っているパレットを数えるというドライバーさんの仕事があるんですが、ここをスマホで画像を撮影するとパレットを自動的に数えるようなアプリを開発しまして、さらにトラックドライバーさんの待ち時間をなくそうといった活動を直近ではやってきております。ここが見えているお話になります。

これからなんですけれども、やはり見えていない部分が沢山ございます。実際、弊社の商品を配達するトラックは全国におよそ500~600台あると我々としては推定しています。けれども、現実的にはここが見えていない領域です。この見えていない領域に対して問題があるだろうということは感じておりますので、着荷主と連携した配達時間の緩和ですとか、パレット配送化、それから配達先での荷待ち時間、これはほぼ我々としては見えていない領域になりますので、ここに問題はないのかといったところを今後取り組んでいきたいと考えております。

これは我々の反省ですが、最後に弊社も住宅関連の企業ですので、横の連携ということで住宅関連事業の皆さんと集まる機会が結構あります。ただやはり、メーカーだけで集まってもなかなか画期的な物流の改善に結びついていないなというふうに思っています。やはり仕事は縦で繋がっていますので、その後は輸送企業さんに委託していますし、着荷主さんがいらっしゃいますので、これから先は、我々も出来ていないですが、今までは少し横が強すぎるのかなと思っておりますので、これに加えて縦の連携を意識しながら輸送企業さん、着荷主さんと連携した改善、こういったところに手を加えていきたいと考えております。以上です。

(小野座長)

ありがとうございました。続きまして全国農業協同組合連同会福岡県本部の椎葉様、よろしく申し上げます。

(全国農業協同組合連同会福岡県本部・椎葉真二園芸部次長)

只今ご紹介に預かりました全農福岡県本部の椎葉と申します。今日は貴重な時間をありがとうございます。私の方から主に野菜果物といった青果物の取組につきまして、ご報告させていただきます。

まずこれまでの取組としては、福岡県の農産物、とりわけ野菜果物につきまして、年間約15万トンの生産量がございまして、大型トラックで年間おおよそ3万台分の輸送量があるのではないかと推定しております。金額ベースでいきますと、全体の53%が関東から関西への出荷となっております。とりわけ、改善基準告示で影響が出てくるであろうと言われております。走行距離500キロを超える東日本のウエイトが非常に高いということがございます。青果物という特長柄、釈迦に説法でございますが、日々または季節によります出荷量の波動が非常に大きいということから、運送会社様の方からも非常に敬遠される分野ではなからうかと感じておりますし、今日ご説明のありました、NX総合研究所様の推定の中でも、とりわけ農林水産物の運搬なくなるリスクが非所に高いということが、特に青果物については、大きな課題となっているのではなからうかというふうに思っています。

また、農産物特有でございますが、これまで、べた積みの配送が非常に多いという中でパレットの取組が、他の業界に比べますと非常に遅れているということですが、いかんせん、元々の販売価格も安い青果物ですので、どうしても積載率を高めるためのべた積みはまだ主流になっているというのが、現状でございます。そうはいつても、パレット化等については積極的に取り組まないといけない業種の1つだというふうに認識をしているところではあります。具体的な取組としまして、今日九州農政局の安藤課長からもご報告がございました通り、昨年、卸売会社の北九州青果様が農水省様の事業の支援を受けまして、中継事業を開始すべく施設を完成させております。この中継施設を全農グループと共同で運営の方を昨年の12月から開始をしております。特に東京向けの運搬なくなるリスクのある品目、またはパレット化を進めていく品目におきまして、12月から試験的な取組を持てる品目を設定しまして解消させていただいております。

3月まで実装試験をさせていただきながら改善基準を告示できるというところ、クリアできるというところは、今手応えはあるというところがございますので、4月以降、関東・関西等の遠隔地へ運搬なくなるリスクをできるだけ回避する1つの手段として、運送業者様のご協力をいただきながら生産者の営農が継続できる体制を作ってまいりたいと思っております。

す。しかしながらの課題もございまして、青果物という特有害な商品でございますので、特に東京につきましては3日目販売が4日目販売になる可能性もあるということで、品質の低下等が懸念されるところもございまして、そういった課題等もどういふふうに改善していくかということをごこれから検証もあわせて取り組んでいきたいと思っております。以上でございます。

(小野座長)

ありがとうございました。続きまして福岡県中小企業団体中央会の中島様。

(福岡県中小企業団体中央会・中島元事務局長)

福岡県中小企業団体中央会の中島と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。私の方の中小企業支援機関として、支援の対象は組合組織をはじめとした団体ということになります。県下で950組合会員がいらっしゃいまして、運送、運輸業界は55組合いらっしゃいます。

私どもは、社会全体に大きな影響を及ぼす問題として2024年問題を捉えておりまして、まずは色々な方に知っていただくことということで、行政の施策を機関紙、月1回発行しておりますが、そこに記事を書いたりチラシを封入して送ったり、あるいはメルマガ・ホームページを用いて可能な限りのツールを用いて周知普及促進をはかりました。まずそれが1点目です。

また、会員組合さんからの現状の報告を受けまして、例えば直近で言いますと2024年問題への対応に苦慮しているというのは多くいただきましたけれども、例年に比べて年末年始の取引量が減少傾向にあるとか、燃料高騰価格の高騰ライドシェア問題。さらに、事務的な問題としてインボイス制度、そして電子帳簿保存法への対応もしなければならないので、インボイスは昨年10月、電子帳簿保存法は今年1月からということで各種申請書類等の簡素化もお願いしたいといった希望も上がってきておりました。そうした必要に応じて、会員様向けの専門家派遣事業、研修会事業等を行っております。それが2点目。

最後に3点目といたしまして、国や県あるいは大臣に対する陳情です。業界では長時間労働の是正等を進めるには取引慣行や個々の事業者の努力だけでは見直すことが困難であるという問題がある、そこでトラック運送業者が運賃の適正な転嫁と労働時間のルールを重視できるように必要な配慮をお願いしたい、そういうことを国や県に県知事宛てに要望いたしました。また労働集約型のビジネスモデルにおいては、労働量の減少が売り上げ減少に直結するため企業の死活問題となります、そういうことで運送業者が成り立たなくなるとは困りますので、料金体系の見直しをはじめとした適正な取引推進をお願いしたい、と。労働時間の動向、人材確保の状況、そして取引条件の実態をふまえた施策、支援策を講じること。これを関係大臣と地方選出の国会議員に対して要望いたしております。

あとは関連することといたしまして、ガソリンスタンドの経営多角化、事業転換等に向けた支援策をお願いしたいと。2035年までに新車販売で電動車の100%実現ということが発表されまして、ガソリンスタンドはちょっと苦境に陥る可能性が高いと。ガソリンスタンドは単なる燃料拠点としてではなく、平時だけではなくて災害時の燃料供給の最後の砦となるものですので、地域の生活と安全を守る重要な役割を果たしておりますので、その役割を發揮できるようにお願いしたい、と。あるいは高速道路等の高規格幹線道路の整備をして流れをスムーズにしてほしい等々をお願いいたしました。

特に重点的に行ったのは以上の3点でございます。

(小野座長)

ありがとうございました。次の福岡県経営者協会の中村様、お願いします。

(福岡県経営者協会・中村年孝専務理事)

福岡県経営者協会、中村でございます。協議会の取組の方向性の1つとして、効果的な周知をするという話がありましたので、それに対しましてどういう協力ができるのかということでございます。これは中小企業団体中央会さんと重なるところではありますが、当協会も430社余りの会員を抱えておりますので、そうした会員に対して広報誌なり、あるいはメルマガなりを通じて色々周知をしています。そういうものを皆様方がご利用いただけたらと思います。

また、ホームページを立ち上げておりますので、皆様方からのご依頼があればそれをそのままホームページ用に掲載ができますので、そういった意味で周知をはかっていきたいと考えてます。そういうことが協力かなと思っています。

参考までに、当協会の上部団体であります経団連が、この時期いわゆる春季の労使交渉の時期に、経労委報告というものを出します。それは経営側の基本的なスタンスを言うものですが、その中に雇用労働問題分野についても基本的な考え方を示します。すでに経労委報告が出ていますが、その中でも2024年問題ということがしっかり記載されております。解決にあたってということで、企業が政府の対策に積極的に協力しながらサプライチェーンや同業他社との連携の輪を広げ、消費者地方自治体も含めた社会全体で取り組んでいくことが強く求められているというふうに記載されておりました。まさしくこの考え方を受けまして、当協会でもしっかりと協力をしていきたいと考えております。以上でございます。

(小野座長)

ありがとうございました。私のことと言いますと、昨年来、いままでずっと基礎データを作っておりました改善基準告示が4月から新しい改正で動きます。そういったことで昨年来、改善基準告示のセミナーを全国でやっておりまして、今回も福岡と飯塚、2カ所でやりました。引き続きやっていこうと思います。

2つ目は、全ト協、日貨協連と連携して今、中継輸送を特に長距離、長距離輸送は長時間労働とつながっておりますので、実証実験をやりたいと今年始めています。今、岐阜愛知から福岡というところが手を挙げているんですけども、福岡からなかなか見つかっておりませんので、ぜひとも長距離輸送で中継輸送をご検討の方はぜひともお声がけいただけたら嬉しいです。

最後に、これからの改善基準告示は決まったのですが、長距離輸送の、特に国交省の告示の1運行が144時間以内で帰ってこないといけないのですが、これについてはまだ改正がされておられませんので、どうなるかを含めて調査研究をしていきたいと思っております。以上でございます。

ということで全員が最近の活動ということで話をさせていただきました。ご意見等なければこれで終了としたいと思います。

事務局の方は今日皆様からいただきました貴重なご意見につきまして、次回、来年度の課題に反映していただきますようお願いしたいと思います。委員の皆様、スムーズな議事進行にご協力いただき、ありがとうございました。

(事務局)

小野座長、ありがとうございました。最後に行政委員の方で何かご発言のある方、いらっしゃいますでしょうか。

(九州経済産業局・秋吉英治産業部長)

九州経済産業局の秋吉でございます。先ほど一言お話しすればよかったのですが、我々の2024年問題の取組としては、周知活動、色々関係業界団体、九州運輸局様と連携しながらやってきたところです。

1つだけ、令和5年度補正予算で、荷主企業の物流施設の自動化、機械化に資する機器、システムの導入に関する補助事業が55億円予算措置しております。制度設計はこれからでございますけれども、こういったものもご案内させていただきたいということ。それから、先ほど黒木の方から言いました、価格転嫁対策、非常に運輸トラック業界さんは価格交渉、価格転嫁というのが、業種別に見ると下の方に属しておりますので、そこがしっかり転嫁できるように引き続き我々経済産業省も取り組んでまいりたいと思いますので、ご協力等含めてよろしくお願ひしたいと思ひます。以上でございます。

(事務局)

九州経済産業局様ありがとうございました。その他行政委員さん、ご発言等はございませんでしょうか。

(東西産業運輸有限会社・河野清二社長)

東西産業運輸の河野です。経済産業省さんをお願いしたいのですが、今、運送業界人手不足と言っていますけれども、月曜から金曜までずっと人が足りないということはあまりないんですね。荷主さんをお願いしたいことですが、今仕事が水木金に集中して、月火は少ないです。月火あたりに仕事を増やしていただくと月火水木金、仕事が埋まって仕事の効率がよくなると。こうしたところをできるように進めていただければと思ひます。

これはなぜかと言うと、東京あたりから荷物を出されると、火曜日に到着がないんですね、路線会社さんは。構造的な問題が色々あると思うんですけども、そういったところを改善していただくと、有効に運送会社を使えるのではないかというふうに思っております。金曜日や水曜日に出していた荷物を月曜日に出すと、ある程度の料金で平準化ができると。コストが安くなるのではないかと思ひますので、そうしたところを考えていただいて、出荷体制や受注体制など、していただけると助かるなと思ひます。よろしくお願ひいたします。

・閉会

(事務局)

貴重なご意見をありがとうございました。
最後に本協議会の閉会に当たりまして福岡労働局労働基準部長の田村裕之よりご挨拶を申し上げます。

・閉会挨拶(福岡労働局・田村裕之労働基準部長)

福岡労働局の田村でございます。協議会の閉会にあたりまして一言ご挨拶を申し上げます。まずは長時間にわたりご参加いただきました委員の皆様、並びに座長を務めていただきました小野先生、大変お疲れ様でございました。

委員の皆様方からは、行政の各説明にご理解をいただいたとともに2024年問題に向け、積極的なお取組状況や、まだ残っている色々な問題点などご発言いただきました。内容の濃い協議会であり、今後福岡県の物流を考えるうえで、取組の重要性を改めて実感した次第であります。

繰り返しになりますが、いよいよ4月から自動車運転者、労働時間の上限規制等、新たな改善基準告示が導入されます。2018年に成立した働き方改革関連法から5年がすぎましたが、この間、コロナの影響を受けた企業や円安や物価上昇に伴う燃料価格の高騰、さらに人手不足の影響もあり、事業者の皆様は厳しい経営環境に置かれています。

しかしながら、物流業界は関係する労使の皆様のみならず、消費者を含めて事に関心が集まっている業界であり、社会全体で物流環境の自動化に向けた機運が大きく高まっていると認識しています。皆様におかれましては、この機会をさらなる労働環境の改善に取り組む好機と捉えていただき、物流業界の取引環境とともに働き方改革の推進等、労働時間の改善を含む取組につきましても強い発信力と行動力を発揮いただき、取り組んでいただきたいと存じます。

我々行政機関としましても、適正価格や価格転嫁の推進など積極的に改善に取り組む企業の皆様を後押しし、支援をしてまいります。

結びに、本日ご参加いただきました皆様に感謝申し上げます。はなはだ簡単ではございますが、閉会の挨拶といたします。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

（事務局）

長時間にわたり熱心な議論をいただきありがとうございました。

本日の議事録に関しましては、事務局で作成し、委員の皆様にご確認いただき、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。以上をもちまして、本日の協議会を終了いたします。本日は誠にありがとうございました。