

# 第14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10月18日（水） 14:00～16:00

## ・場 所

かごしま県民交流センター東棟3階 大研修室2

## ・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）
古瀬 宏尚	中越パルプ工業 株式会社 川内工場（代理出席）
真子 三四郎	ヤマエ久野 株式会社 鹿児島支店 SM 共配課 課長（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
外薗 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 欠席
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
5. 価格転嫁円滑化パッケージに係る取組について
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5年度実証実験事業について

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 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6 ホワイト物流推進事業補助金について

## I. 開会

開会挨拶

（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。本日は労働局長の代理で出席させていただいております。皆様におかれましては日頃より鹿児島労働局の各政策の推進にあたり、ご理解とご協力を賜り、感謝申し上げます。

また、本日はお忙しい中、本協議会にご参加いただき誠にありがとうございます。本日は第14回協議会ということで平成27年以降、我々トラック輸送における取引環境・労働時間改善について様々な議論を行ってきました。既にご覧の通りではございますが、トラック運転者の方々には2024年4月から時間外労働の上限が適用されまして原則月45時間以内年360時間以内にして、必要がある場合でも年960時間以内とすることとされております。労働時間と休憩時間等を合わせた拘束時間、勤務外のインターバルである休息期間、運転時間など我々規制する改善基準告示も同様となっております。中でも、特にトラック運転者の労働時間が長い業務になりまして、全産業平均と比べても年間労働者の400時間程度という状況であります。

また、いわゆる過労死と言われる脳・心臓疾患の労災支給決定件数につきましても全産業の中で道路貨物運送業の占める割合というのは整合的に業種別年度最も高くなっておりまして、他の業種、過労者数減らしてきていますがそれに対しまして道路貨物運送業の占める割合が大きくなっている非常に厳しい状況というところでございます。こうした回帰を踏まえまして時間外労働の上限規制、改善基準告知の改正などが新たに行われます。トラックのみならず建設業、バス、タクシー、医師、製糖業などといった業種でも同じく2024年4月に時間外労働の上限規制が適用となります。これらの業種を含めまして業務の特性等が他の業種と比べて5年間適用が猶予されておりましたけども、いよいよ期間が半年となっているところであります。この5年間の間、新型コロナウイルス感染症の流行、感染症が流行することによって生活スタイルの乱れ、あるいは国際情勢による世界的な物価上昇、当該トラック輸送における課題や重要性も大きく影響を受けたものと思っております。

改めまして、トラック運転者の長時間労働の要因は取引環境など個々の事業者の努力だけで

は減らすことが困難なものがあることからその改善に関しましては発荷主、個人を含む着荷主等の皆様のご協力が必要不可欠であると考えております。鹿児島労働局といたしましてもより広く注視してとなりますとやはり関係者、省庁との連携をより密に強化して取り組んで参ります。

本日は、運輸支局による今年度の実証事業についての説明、鹿児島労働局、九州運輸局の取り組みについて説明させていただき他、本日はオブザーバーとして九州農政局様、公正取引委員会事務総局九州事務所様にもご出席いただいております。本日は委員の皆様によるトラック輸送における取引環境・労働時間改善について活発なご議論をお願い致しまして私の挨拶とさせていただきます。よろしくお願い致します。

## II. 議題

### 1. 令和5年度実証実験事業について《資料1》

(事務局 九州運輸局 鹿児島運輸支局 西村首席)

※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)

只今の説明に対する質問ですが実際、実験として3つの場合実施できるのかそのようなことが分かっているかどうかお聞きしたい。北九州でされると聞いていたがその辺の状況を教えていただきたい。

(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)

J A物流かごしま様とお話をする中で11月に実証実験を行うという方向で今調整しているところ。

また、使用する中継拠点のところにつきましては北九州の倉庫等を使うという方向で検討しているところ。

(公益社団法人 鹿児島県トラック協会 鳥部会長)

11月にやるということで北九州の倉庫等を使われることははっきりと決まってないということなのかお聞きしたい。

(J A物流かごしま 早稲田部長)

北九州のSPについてですが、輸送体制についてはまだ確立されていない。今、至急に輸送体制を立て直そうとしている。その部分で11月には出来上がるだろうということを見越して考えているところ。

(公益社団法人 鹿児島県トラック協会 鳥部会長)

九州の生産中心を北九州にするということだが、他の県での状況を教えていただきたい。

(J A物流かごしま 早稲田部長)

ふくれんと佐賀ここにつきまして今も仮の段階だが使われている状況。他の大分、熊本、宮崎については今、営業をかけている状態でありまだ不明なところ。

(小野座長)

先程、事務局の方からこの議題、実証実験事業にあって承認の可否があったということだが。

(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)

実証事業については、先程ご紹介した通り。

重点取組事項についてご賞味いただければと思う。

## 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、山口)

※資料に沿って説明。

(富士運送 株式会社 黒木代表取締役)

改善基準告示の改正にあたってのリーフレットを含めて周知等されていると思うが、ドライバーや個別に荷主と話をする中で以前よりは2024年問題の認識がされ様々な交渉をさせていただいている。改善基準告示に関して荷主に対してどの程度理解していただいているのか。荷主に対して説明をした中でなにか変化したこと、協力しますなどの声があるケースが多いと思うが違ったケースがあったかお聞きしたい。その点を踏まえて今後協議していこうと考えているところ。先程、発荷主、着荷主への要請という説明があったがさらに今後も周知・要請を行っていただければありがたいと思う。

(小野座長)

1つめのトラックドライバー自体の労働時間の実態、具体的な改善基準告示の内容だとなかなか難しいが、その中でお話しできることがあればお聞きしたい。

(事務局 鹿児島労働局 労働基準部監督課 篠田)

荷主のリアクションについては、全く知らないということはなくそういったところがあれば資料を用いて説明するように行っている。引き続き周知していく予定。様々な事業者からの話にはなるが荷待ち時間減らすように教育、積み下ろし場所を複数増やすという工夫があった。一方で、厳しいという声もあり原油価格高騰や人手不足が原因だという話もあった。花などは鮮度が重要ということもあるので相談しながらになるといった声も多数あった。監督官が実際に行っているの場を有効に活用し、要請・周知に取り組みたいと思っている。

(鹿児島県経済農業協同組合連合会 串町常務理事)

発荷主の先農協があり生産者の方がいる。上限規制についてはしっかり認識しており農協の方々には何度も説明を行っているところ。農協では講習会などを行っているが各野菜を作っている方々はまだまだといったところであるが周知していく予定。

(鹿児島青果 株式会社 大山代表取締役)

中央市場は発荷主・着荷主にもなり得る。発荷主の言葉については今年になって認識してきた。今年説明会・研修会などがありさらに認識が深まった。物流関係でいくと設備の問題。特に青果物は冷蔵品を扱っているため、冷蔵庫の大きさの問題。1日2日の規模でやっているため先に出ないことには荷が受けられない状況。1日の中で午前中はなかなか受けられなく日が落ちてからになることもある。そういったところもあり、まだ改善できてないと感じる。だが認識としては非常に高まってきている。これから先はコストの問題が感じられ、青果物の価格の中にそういったことを反映できないかと言われているがなかなか青果物の価格に反映されることが見つかってない。解消していかないと難しい状況。

(公益社団法人 鹿児島県トラック協会 鳥部会長)

国としてなんらかの支援事業や取り組みを行って検討していただかないとコストの問題などはなかなか解決できない。今回、改善基準告示が白ナンバー・個人事業主にも適用になっているが改善できるのか。実際に、緑ナンバーと比べて倍以上いるが守っていけるのか。白ナンバー・個人事業主に対しての対策などはたてられているのか。その点踏まえて対応いただければと思う。

### 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 安藤課長)

※資料に沿って説明。

(出水運輸センター 株式会社 上井常務取締役)

4日目販売についてだが、鮮度を注視する農産物ということで特別になにか制約があるのか教えていただきたい。どうしても物流コストが上がっていく一方だが、それを全部生産者に帰してもらったら物が運べない、運ぶものがないようになってしまわないかということを含めて、実際中継物流それぞれがどのくらいあるという実例があれば教えていただきたい。

(九州農政局 食品企業課 安藤課長)

4日目販売をする品目については、ピーマンときゅうり。すべてのコストを生産者が負担する場合は運ぶものが無くなってしまわないかという心配があると言われる通り生産者については資材、燃料費、すべてのものが高騰しており出荷するには段ボール、パレットを使うというレンタル代も入ってくる。そういったものを換算すると2倍以上の輸送費がかかってく

るかもしれない。これは運べるのかということになるが運ばなければどうなるかということもある。福岡県あたりが一番心配しているのは、遠くまで運ばなくていい、近場でいいとなると福岡中央卸売市場あたりは大暴落する。九州の青果物については全国の2割生産しており、人口はだいたい1割。コスト負担非常に分かるが、運べないリスクがあるということは伝えているところ。

(小野座長)

確認だが今年度の実証実験、北九州で中継を行って対象箇所に運ぶことについて、北九州卸売市場で行うのか又は他の施設、物流拠点で行うのか。

(鹿児島運輸支局 西村首席運輸企画専門官)

今考えているのは、物流拠点を使うということで設定している。

(公益社団法人 鹿児島県トラック協会 鳥部会長)

パレットを農水省のほうで手配されるという話があったが、パレットの指定などきめているのか。

(九州農政局 食品企業課 安藤課長)

2027年ぐらいにレンタルのシステムを作成し、行うといった話だった。それについてはJPRさん、三甲さんなどレンタル会社できているのでそれを応用する形になる。

(公益社団法人 鹿児島県トラック協会 鳥部会長)

例えば、福岡から鹿児島まで持ってきて鹿児島が拠点になっているためそこでパレットを返せば終わりということになるが、借りていってもこっちに返さないといけないとなると無理な話になる。

(九州農政局 食品企業課 安藤課長)

市場関係で行くと、返すという認識はなく溜まったら取りに来てといった話で市場あたりは対応している。

レンタルパレットはJRさんもやっており、鹿児島まではまだだが熊本あたりは熊本駅でレンタルパレットが借りられる。

#### 4. トラック運送事業に係る各種施策について《資料4》

(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。

(公益社団法人 鹿児島県トラック協会 鳥部会長)

19ページの標準的な運賃の届出状況について、鹿児島は72.2%、離島は5両未満であ

るが対象数に入っている。実際、鹿児島県トラック協会の会員は100%標準的な運賃の届出をしている。5両未満は分けて集計していただければと思う。物流革新に向けた政策パッケージを説明していただいた中で物流の効率化とあったが、高速道路のトラック速度規制の引き上げをするとスピードが速くなりドライバーへの負担がかかることで過労死にも繋がる。速度規制を引き上げると燃費2割は落ちる。燃料費高騰している中、厳しい状態になる。環境問題についてもよくないと思う。速度規制を引き上げることによって、事故も多発する恐れもある。

(九州運輸局 自動車交通部 貨物課 東課長)

標準的な運賃の届出率については、他のトラック協会様から同様の意見を伺っており、担当者レベルにはなるが情報は共有している。本省の方には協議会の件について今までも伝えてはいるが今後も伝えていきたいと思う。

(公益社団法人 鹿児島県トラック協会 鳥部会長)

九州管内における価格転嫁の円滑化に関する協定だか鹿児島もできるように進めていただければと思う。よろしくお願ひしたい。

(九州運輸局 自動車交通部 三根部長)

鹿児島は土台となるような動きがあるというようにお聞きしている。具体的な話が進んでいけば協力していきたいと思う。先程ご意見いただいた理解度の話だが、宮崎が価格転嫁の円滑に関する料金協定を結んだ際に関係機関、荷主団体、運送会社にアンケート実施をしている。県のホームページにも掲載している。その中で、荷主企業にも2024年問題に対する認識・理解度について、十分に内容を理解している11.6%、ある程度内容を理解している53.2%が今年8月の結果。かなり理解していただいている認識。2024年問題への対応・予定について配送ルート、納品スケジュール等の見直し20.5%、海運や鉄道などへのモーダルシフト2.5%、運送事業者との連携強化18.8%、特に取り組み予定なし37.1%というアンケート結果。さらに値上げの交渉を受けたかについては、はい16.9%、いいえ81.6%という結果。運賃協定の話だが、運送会社さんと荷主企業さんが自動的に物流を担っていくために協力していくもの。そのため協議会を九州各県で行っている。荷主企業の皆様に協力いただけるのであれば前向きに是非検討させていただく。

## 5. 価格転嫁円滑化パッケージに係る取組について《資料5》

(公正取引委員会事務総局九州事務所 鹿野課長)

※資料に沿って説明。

## 6. その他

ホワイト物流推進事業補助金について《資料6》

(鹿児島県総合政策部交通政策課 末永係長)

※資料に沿って説明。

### Ⅲ. 閉会

閉会挨拶

(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の三根でございます。本日は、委員の皆様から活発なご議論いただき、誠にありがとうございました。

令和6年4月からトラックドライバーに時間外労働の上限規制が適用される、いわゆる物流の2024年問題まで、半年を切りました。また、国内物流業界は物流の生産性向上や担い手不足の解消、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題を抱えています。このような課題に対応するために、本年6月には我が国の物流の革新に関する関係閣議会において物流革新に向けた政策パッケージがとりまとめられました。政策パッケージは、「商慣行の見直し」「物流の効率化」「荷主・消費者の行動変容」の3本柱によりとりまとめられており、政府全体で各種政策に取り組んでいるところです。

なお、本日、事務局からご説明しましたとおり、本協議会においては今後、中継輸送に係る実証事業を行っていく予定となっております。委員の皆様から頂いたご意見を踏まえながら、パッケージの3本柱のひとつである物流の効率化の一助となるべく取り組んでまいります。

今回の協議会の議論が、鹿児島県内ひいては九州、全国のトラック事業者の取引環境・労働時間改善に向けた一助となることを願い、私からの挨拶といたします。ありがとうございました。