

第16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7年3月12日（水） 13:30～15:40

・場所

公益社団法人鹿児島県トラック協会 鹿児島県トラック研修センター 大研修室

・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
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
野田 年久 本坊酒造 株式会社 専務取締役
鳥部 敏雄 公益社団法人 鹿児島県トラック協会 会長
川田 幸博 日本通運 株式会社 鹿児島支店 次長
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
鈴木 正臣 鹿児島労働局 労働基準部 監督課長（代理出席）
大久保 栄作 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. 各省庁による取引環境と長時間労働の改善に関する施策等について
2. トラック運送事業者に対する労働時間等説明会について
3. 取引環境及び労働時間に関する情報共有と意見交換
4. その他

・資料

議事次第、委員名簿・出席者名簿、配席図

資料1 トラック運送事業に係る各種施策について

資料2 鹿児島労働局提出資料

資料3 九州の農産物輸送の現状について

資料4 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5 改善基準のポイント等

資料6 トラックドライバーの労働実態に関するアンケート調査結果

I. 開会

開会挨拶 九州運輸局自動車交通部 大久保部長よりあいさつ

II. 議題

1. 各省庁による取引環境と長時間労働の改善に関する施策等について

- (1) 九州運輸局自動車交通部貨物課 東課長より資料1に基づき説明。
- (2) 鹿児島労働局労働基準部監督課 鈴木課長より資料2に基づき説明。
- (3) 九州農政局経営・事業支援部食品企業課 福村課長補佐より資料3に基づき説明。
- (4) 公正取引委員会事務総局九州事務局下請課 柏木課長より資料4に基づき説明。

(公益社団法人鹿児島県トラック協会 鳥部会長)

トラック・物流Gメンについていろいろと活動いただいているが、「働きかけ」の件数はトラック事業者等からの情報提供の件数と一致する、ということか。それとも情報提供を精査して働きかけを行っているのか、その場合の働きかけに至っている割合を教えてください。

(九州運輸局自動車交通部貨物課 東課長)

事業者等からはさまざま情報提供をいただいておりますが、情報を精査して違反原因行為の疑いがあるものは、情報提供者がわからないように配慮しながら働きかけ等を行っているが、情報提供者が働きかけ等を希望しない場合等、働きかけに至らない場合もある。

(公益社団法人鹿児島県トラック協会 鳥部委員)

トラック・物流Gメンに対して情報提供してもどのように動いているかがわからない、という意見も会員から出ている。情報提供者に対して対応結果を教えてください。できないか。

(九州運輸局自動車交通部貨物課 東課長)

現行の制度では対応結果の連絡についての規定はないが、同様のご意見を多数いただいている。全国統一の取扱いとなるため、定期的には実施される本省との会議等でお伝えし、省として検討したい。

(小野座長)

トラック・物流Gメンは、トラック事業者に対する不利益をなくすために情報収集等に取り組んでいるが、確かに情報提供者に対してフィードバックする仕組みがない。最終的には公表されるようにはなっており、昨年度・本年度とも2社ずつ合計4社公表されているが、フィードバックする仕組みも検討が必要と考える。

(九州運輸局自動車交通部 大久保委員)

いただいたご意見については、本省でも認識しており、今後フィードバックに関する検討を進めていると聞いている。

(公益社団法人鹿児島県トラック協会 鳥部委員)

働きかけを受けた側からの声だが、働きかけを受けた会社の社長はどこの拠点で具体的にどのような行為があったのかがわからないため対応のしようがない、という状況のようだ。働きかけいただくことは大変ありがたいが、わかりやすい情報を示して働きかけていただきたい。

2. トラック運送事業者に対する労働時間等説明会について

鹿児島労働局労働基準部監督課 鈴木課長より資料5に基づき説明。説明会における周知事項について、委員へ意見を求める。

(小野座長)

さまざまなリーフレット等をお示しいただいたが、これは広く配布されているものか。

(鹿児島労働局労働基準部監督課 鈴木課長)

昨年度に作成し、継続配布されているもので、ホームページ等でも公開している。

(小野座長)

このリーフレット等の説明会はいつ頃の開催を考えているか。

(鹿児島労働局労働基準部監督課 鈴木課長)

説明会の時期は未定だが、第2四半期以降に各労働基準監督署で開催することを想定している。

(鹿児島県経済農業協同組合連合会 串町委員)

このリーフレット等は全国統一の内容か。

(鹿児島労働局労働基準部監督課 鈴木課長)

リーフレット等は全国統一の内容となっている。

(鹿児島県経済農業協同組合連合会 串町委員)

荷主としては、標準的な運賃が鹿児島でどうなっているかよくわからない。

(小野座長)

標準的な運賃の計算方法や基本的な考え方は全国統一されているが、人件費等は地域によって異なるので、ブロック単位で標準的な運賃が示されている。令和2年に標準的な運賃が定められ、令和6年に燃料費高騰等を反映させた改正を行っている。

(公益社団法人鹿児島県トラック協会 鳥部委員)

参考までに、鹿児島から福岡まで 10t 車で、概ね運賃が 10 万円となり、高速代や燃料サーチャージ、荷役料等を加算する。

(マルイ運輸株式会社 花木委員)

説明会の案内は、対象を重点化して出されるのか、重点化はせず広域に案内されるのか。

(鹿児島労働局労働基準部監督課 鈴木課長)

来年度の事業となるので現時点では未定だが、本年度は他の説明会に出席していない事業者や業界団体に所属していない事業者を対象とするなど、業界団体とも連携しながら開催している。いただいたご意見等を踏まえ、検討していきたい。

(鹿児島青果株式会社 大山委員)

青果物の流通において、時間に対する概念がトラック事業者と相違していると感じている。青果市場は 24 時間 365 日体制で荷受け体制を取っているため、時間外がわかりにくい業界だと思う。そのため青果物については別途で取組をご検討いただいたほうがいいと思う。

また、青果物は時間によって劣化してしまい、天候に大きく影響され、他方で価格が乱高下し、消費者物価指数に直結する。先ほど価格転嫁の話があったが、青果物で価格転嫁すれば消費者物価指数が上がったと言われ、イメージダウンにつながってしまうため、業界としては別にご検討いただきたいと思っている。

3. 取引環境及び労働時間に関する情報共有と意見交換

公益社団法人鹿児島県トラック協会 山崎専務より資料 6 に基づき説明。

(小野座長)

こちらの資料はホームページで公表される予定はあるか。

(公益社団法人鹿児島県トラック協会 山崎専務理事)

この資料はすでにホームページに掲載している。

また、全日本トラック協会でもアンケート調査を実施しており、近日中にとりまとめられた結果が公表されると聞いている。

(小野座長)

全ト協の調査は昨日公表されたようで、全国 2,700 社ほどの事業者が回答しており、賃上げを実施した、標準的な運賃が盛り込まれたなどの回答があったようだ。

引き続き、各委員からご発言いただきたい。行政への要望や自社での取組、業界で話題となっていることなどをお願いしたい。

(鹿児島県経済農業協同組合連合会 串町委員)

農産物の輸送については、トラック事業者にご負担いただいていることは理解しており、これからも真摯に向き合いながら、一緒に食料の消費地までの輸送を行いたいと考えている。

その中で懸念されているのが、農産物の収穫量が相当少なくなってきた点で、気象による影響と考えられるが、現時点で鹿児島の農産物は収穫量減・単価高となっており、生産者はそれなりの収益が上がっていることもあり、運賃コストが上がっているなどのクレームは少なくなっている。しかし、先ほども大山委員から発言があったが、農産物は価格が乱高下するため、現在は運賃交渉がしやすいと思うが、価格が下がるとどうなるか見通せない。

私どもとしても、長距離運送が多いことから中継基地を設け、市場を集約しながら、運送距離が短くなるよう取組を計画に基づき進めたいと考えている。また、荷待ちや荷受けの問題については、各農協に確認し、問題となっている選果場等が挙がってきているので、農協トップと協議しながら改善して価格転嫁ができる取組を進めている。

モーダルシフトについては、フェリーや鉄道を活用する取組の拡大を進めているが、先ほど説明したとおり、収穫量が減少しているため積載効率を上げる方策に苦慮している。県内各地の選果場を集荷するなどの取組を進めているが、この部分が若干課題になっている。

農家による生産とトラック事業者による輸送は両輪と考えているので、今後も連携していきたいと考えているのでよろしくお願ひしたい。

(鹿児島青果株式会社 大山委員)

鹿児島から農産物を出荷する立場から、昨今運賃上昇による価格転嫁が進んでいるが、価格転嫁のうえで売り込むと、大都市圏から遠いという地理的要因で競争力が落ちてしまう。品物があっても価格競争の点で不利となっているため、何かお知恵があると助かる。

次に着荷主としての立場から、待ち時間に対する考え方が発荷主と着荷主とドライバーで一致していないとトラブルの原因になると考える。我々は台風の時を待っていただくことが多い。時には1～2日待っていただくことがあるが、品物によっては冷蔵庫が必要になるなど、卸せる荷物と卸せない荷物があるため、早く到着すればすぐに荷卸しできるようにはできない。このような認識のズレがあるとトラブルになると思う。今後はここが一番心配な点。

(本坊酒造株式会社 野田委員代理)

弊社は、物流については一つの事業者に出注している。ここ数年、物流環境がかなり変化していると感じている。特に鹿児島からではリードタイムの問題がある。お酒などはお盆や年末年始、ゴールデンウィークなどいくつかの繁忙期があるが、年々リードタイムが長くなっており、かなり競争力の低下に影響を与えていると感じている。ただ、我々としても運んでいただかなければ始まらないため、何とか努力をお願いしているところ。ここ2～3年で窓口事業者から運賃の値上げの話があり、全て同意しているところ、たまたま昨日大幅な値上げの提示があった。提示額は二次請け、三次請けなどの積み上げの結果と重々承知しており、できるだけ対応したいと考えるものの、弊社においてもベースアップの実施なども控えていることから、厳しい状況となっている。ただ、お互いがWin-Winの関係を目指したいので、でき

るところは努力したいと考えている。

(全日本運輸産業労働組合連合会鹿児島県連合会 池田委員)

いわゆる「2024年問題」について、昨年来社会的関心も高く、関係行政機関でさまざまな取組を行っていただいているが、2022年と2024年のドライバーの一運行あたりの拘束時間の調査では、拘束時間は40分しか減少しておらず、運行時間は減少しているものの、荷待ちや荷役の時間は横ばいとなっている。荷役についてはやはり運送事業者に頼らざるを得ない状況であると思われるため、引き続き対策の強化をお願いしたい。また、現在春闘の時期となっているが、労働組合がない業界にも波及させるため我々が賃上げに向けて交渉しているが、賃上げの原資となるのは運賃。しかし、この運賃がなかなか上がらない。標準的運賃はあるが、残念ながら法的拘束力がないところからも、まだまだ運送事業者の立場が弱いというところ。また、価格転化率は30業種中第30位であり、まだまだ価格転嫁が進んでいない実態とすれば、運輸局や労働局、トラック協会など周知活動を実施されていると思うが、まだまだ足りないのでは。この問題は一過性のものではないので、我々もさまざまな場面で周知を行っているが、引き続きさらなる強化をお願いしたい。

(公益社団法人鹿児島県トラック協会 鳥部委員)

労働時間の短縮については、一番の問題は発荷主と着荷主で認識が違う点。発荷主は我々トラック事業者と直接お話するのでご理解いただいていると思うが、着荷主はあまり理解いただけていないため待ち時間が長くなっているのでは、と耳にしている。そのため、着荷主側に対する要請、働きかけが必要と考えている。

また、弊社では切り花の輸送があるが、納品先で茎等を大きく切断することがある。これを輸送前に切断しておいていただくと効率性が上がるため、対応を検討していただき、必要かつパレット化しやすいサイズとしていただきたい。

中継輸送については、経費が余計にかかるため、運賃を大きくあげていただいたため、生産者の方が撤退しないか心配した。市場が遠いという地理的なハンデについては、やはり何らかの支援をいただきたい。鹿児島県に対しても、フェリー運賃への補助をお願いしているが、なかなか対応してもらえない。やはり生産者と物流事業者だけで対応することは、地方はなかなか難しいので、国で何らか方向性を示していただければ、と思う。

(富士運送株式会社 黒木委員)

当社は畜産加工品が中心となっているが、先ほどのトラック協会のアンケート結果にもあったように、2024年問題が取り沙汰されるより前から各荷主が話を聞いてくれる環境が整ったと感じている。当社でも各荷主に交渉させていただき、要望どおりに言ったわけではないが、昨年7月までにある程度運賃を転嫁していただいた。ただ、今後は人件費の上昇などがあり、次の運賃交渉のタイミングがなかなか決めづらい、というのが現状。

今後、若い運転者が入社してこない状況からいかに効率よく輸送するかを考えていかなければならず、荷役時間の短縮は喫緊の課題と考えている。先ほど青果物のパレット化の話があっ

たが、食肉もパレット化を進めてほしい。鶏や豚はいいが、牛は部位によって大きさが全然違うので統一が難しいと聞いているが、荷主の皆様とも協議しながらパレット化を進めていくことが今後の一つの柱になると思う。もちろん手荷役も残るだろうが、現に若いドライバーが面接に来て荷役に一部手荷役があることを聞いて応募を取り下げる例もある。パレット化についても国の方でさまざま進めていただきたい。

もう一点、現場からは高速道路のサービスエリア等のパーキングスペースが足りていない、との声が出ている。パーキングエリアの拡充をお願いしたいのと、サービスエリアのパーキングスペースの空き状況をリアルタイムで確認できるよう対応をお願いしたい。

(マルイ運輸株式会社 花木委員)

出水の特産品である卵や鶏、量販店向けの冷凍食品等の輸送を行っている。2024年問題に対しては、労働時間の短縮に伴う減収とならないよう労務費を見直した影響があった。また、フェリーの利用増加やトラックの増車を実施したためコストが上がっているのが現状。ただ、荷主からはこの現状に対してご理解いただいております、ある程度の価格改定に応じていただいている。

ただ、先ほど荷主の方々からご意見をいただいたが、荷主の方々と話す中で青果物の業態的な問題、特産物の競争力の問題などの話を聞くと、地域の特産品を維持できるのか心配している。そういった中で、国だけではなく、地方行政からの支援もお願いしたい。

先ほど物流改正法について説明があったが、特に多重下請対策について各下請事業者も含めて情報共有していく必要があると考えているが、これまでシステム化で簡素化してきた業務を、システム改修によりまた見直しする必要があると感じている。手書きであればまたさらに業務負担が増えることになるので、この対応が課題と考えている。

(日本通運株式会社鹿児島支店 川田委員代理)

マスコミの皆様にお伝えしたい。昨今、さまざまな商品が値上げとなっており、全て運送費の値上げが要因と伝えられているが、そもそも運送業界はもらうべきところをもらえていなかったため2024年問題などで運賃値上げの対策を行っている。労務費が上がってきていることは事実だが、適正運賃に近づいていると伝えていただきたい。

先ほど取引先との年2回の打合せ等の説明があったが、毎年1回2回の運賃値上げはなかなか難しい。当社は下請法の対象とはならないため荷主的扱いとなり、運送事業者の方々とは年2回以上声がけして交渉を行い、必要に応じて対応するが、弊社は真荷主から運賃値上げに対応してもらえない、ということもある点をご理解いただきたい。

現在自動運転などの取組が進められているが、このような取組は民間だけでは対応できないため、是非今後も国等からの支援をお願いしたい。

モーダルシフトについては、鉄道にせよフェリーにせよ便が決まっており、お客様からの集荷次第ではトラックでなければ間に合わない場合があることがネックと感じている。この点、お客様との交渉をがんばらなければならないと感じている。運賃改定についてゼロ回答という荷主もいるが、こういった部分にご協力いただく必要もあると考えている。

(公益社団法人鹿児島県トラック協会 鳥部委員)

先ほど商品値上げの報道について話があったが、値上げのほとんどは原料の輸送であり、商品の輸送運賃は変わっていない。また、以前からやめるよう伝えているが、未だに送料無料とのコマーシャルがある。消費者の皆さん商品輸送が無料ではないとわかっているだろうが、我々としては輸送に対するプライドがあり、送料無料などはとんでもない話。一部のメーカー等では「当社負担」などの表現とされているが、通販ではまだ送料無料が多い。国の方でも指導等をお願いしたい。

4. その他

事務局より議事概要の公表について説明。

Ⅲ. 閉会

閉会挨拶 鹿児島労働局 労働基準部 監督課 鈴木課長よりあいさつ