

第16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7年4月22日（火）
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15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。
宮崎県の委員の変更（商工観光労働部長から総合政策部長へ）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、及び
宮崎配送（株）伊藤委員が都合により急遽欠席となったことを報告。

○九州運輸局末吉自動車交通部長あいさつ

九州運輸局自動車交通部の末吉でございます。

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、事務局を代表しまして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。

去年は、時間外労働等の上限規制の適用に伴い、何も対策を講じなければ深刻な輸送力不足に陥ることが懸念される、いわゆる「物流の2024年問題」が大きくクローズアップされた年でした。

そのような規制が強化される中、荷主の皆様やトラック事業者の皆様におかれましては、物流を滞らせることのないよう、物流の効率化や荷待ち時間の解消など、あらゆる手段を用いて改善に取り組まれたものと存じております。

「物流の2024年問題」は、去年で終わりではありません。寧ろ、「物流革新元年」としてのスタートを切ったところです。

年々深刻化していく構造的な課題について、関係者が一体となって考え、今後も継続的に対応していく必要があります、まさにこれからが正念場ではないかと私どもも考えております。

また、本日の協議会でございますが、これまでの間、運送業界における課題である長時間労働抑制に向けた環境整備を図るため、パイロット事業などの実証事業によ

る取組の深掘りや、輸送品目ごとの課題整理や改善策の検証を実施し、サプライチェーン全体で課題解決に取り組んできたところでございます。

一方で、昨年4月に時間外労働の上限規制が適用されたことや、同時に、物流効率化や取引環境の適正化を図るため荷主や物流事業者に対する規制措置の導入を定める、「物流改正法」が成立したことにより、この協議会での議論の前提が大きく変化することとなりました。

物流改正法はこの4月から施行されておりますが、取引環境・労働時間の改善のためには、トラック事業者の皆様や荷主の皆様、私ども行政といった関係者が認識を共有し、引き続き一丸となって取り組んでいくことが大変重要でございます。

そこで、本日の協議会では、関係省庁や機関における取引環境と長時間労働の改善に関する各種施策の説明をメインテーマとさせていただきます。

また、労働時間の上限規制適用から1年が経過しておりますので、規制適用後における、トラック輸送の現場での変化や課題に対する対応策などについて、トラック事業者の皆様の視点と、荷主の皆様の視点それぞれからお話を聞かせていただき、委員の皆様からご意見をいただければと思っておりますので、関連なご議論のほどよろしくお願い申し上げます。

以上、甚だ簡単ではございますが、開会に当たり、私からの挨拶と代えさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

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：只今ご紹介に預かりました白石です。本日はお忙しい中お集まりいただきありがとうございます。ちょうど先週の金曜日に、NHKの『ザ・ライフ』という番組がございまして、『2024年問題～日本の物流はいま～』という特集をやっておりました。皆様もご覧になった方も多いかと思われますし、よく知っているという方も多いと思われますが、私の方でメモを取りましたので簡単にご紹介させていただきます。

最初の問題提起としまして、豊洲市場等は、九州からの運送が多かったのですが、朝採れの野菜が以前と比べ一日遅れて届くようになりました。2024年問題により7割しか物を運べないという試算ですが、それに対し専門家の方から構造上の問題として、3点紹介がありました。一つ目は価格決定権が荷主にあるということ。二つ目は多重下請け構造。三つめは契約上の商慣習。これらが構造上の問題としてあるということでした。

そして運送業者100者に2024年問題の影響があったかどうかのアンケートを取っており、その結果66社が「影響があった」と回答しており、深刻な問題が引き続き表立っています。では具体的にどういう影響があったかということ、配送コスト上昇による利益の悪化53%を筆頭に、運送業者の確保、輸送の遅れ、輸送できる量の制限、発送距離の制限と、このような順で回答がありました。最後のまとめということで、競争から協調に想定化し

てゆく必要があるということでした。運送業者だけではなく、荷主、行政の三社が協調することで改善してゆく・そうせざるを得ないということだろうと思いました。

簡単ですが最初に説明させていただきました。今日はよろしくお願いします。

白石座長：それでは早速議事に入りたいと思います。
まずは九州運輸局より説明をお願いします。

【九州運輸局：資料１について説明。】

白石座長：ありがとうございました。
ご意見や質問についてはすべての機関から説明を行った後にまとめて伺います。

白石座長：それでは宮崎労働局より説明をお願いします。

【宮崎労働局：資料２について説明。】

白石座長：ありがとうございました。
それでは九州農政局より説明をお願いします。

【九州農政局：資料３について説明。】

白石座長：ありがとうございました。
それでは公正取引委員会より説明をお願いします。

【公正取引委員会：資料４について説明。】

白石座長：ありがとうございました。
それでは宮崎県より説明をお願いします。

【宮崎県：資料５について説明。】

白石座長：ありがとうございました。
それでは宮崎県トラック協会より説明をお願いします。

【宮崎県トラック協会：資料６について説明】

白石座長：ありがとうございました。
それでは各機関の取り組みに対する説明について、ご意見、ご質問があれば

お願いします。

白石座長：よろしいでしょうか。

それでは次の議題に参ります。

「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いたします。

【宮崎運輸支局：資料7について説明】

白石座長：ありがとうございました。

今後の取り組みについて説明いただきましたが、何かご意見・ご質問等あればお願いします。

白石座長：よろしいでしょうか。

それでは次の議題に参ります。

意見交換となります。

本日は荷主団体の皆様や荷主企業の皆様、運送事業者の皆様も来ておられます。

それぞれのお立場から2024年問題に対する取組などに対して、質問や建設的なご意見がいただければありがたいと思います。

牧田委員：市場（いちば）と運送事業者の約款の違いについてお話を伺ったところですが、よく管理いただいて船に余裕を持って間に合う時間にトラックを出していただいて、大分・宮崎から関西まではモーダルシフトで荷を下ろすということができています。その中で関西・中部地区ぐらいまでは、我々拘束時間15時間以内というのがございますので、15時間以内に運送を終えなければなりません。休息後そこから関東に8～9時間かけてトラックを走らせますと、残りの5～6時間の間に3か所程度の市場に下ろして回ることでとなります。朝8～9時に神戸の港を出て走ってゆくと、夕方薄暗い時間に着きます。着荷主からの協力は非常に欲しいのですが、パレットとリフトを渡されてこれで下ろせと言われます。ドライバーがトラックに駆け上ってパレットに積み込んで下ろす、これを20回ぐらい繰り返すわけです。よくここで労災事故も発生しています。

やはり市場との約款の違いの中で、私たちに並べろという約款が非常に邪魔しています。パレット化するとまだ楽なのですが、パレットは非常に高い料金設定をされています。通常は200円もあれば済むパレットですが、500～600円の料金設定をされます。これは何故かという、紛失するから全産地に負担しろという結果になっています。無くすのは到着の市場で、今一生懸命協力はしていただいているのですが、なかなかパレットの使用料が下らない状況にあります。

今日九州農政局さんもお見えですが、とにかく約款の見直しを協力いただか

ないと、先に入った車がおそらく積み込み積み下ろし作業をしていますから時間がかかり、後から来る車が待たなければならない、この繰り返しで15時間をオーバーするということになっています。スムーズな荷下ろしに色々な箇所でご協力いただいています、この市場だけがなかなか前に進まない。私もパレット輸送の協議会に何度も参加しておりますが、何故産地が負担しなければならないのか話をすると、約款にそのように書いているとの回答で、なかなか前に進みません。我々は色々なことをしていただいて改善されているはずの職場ですけど、ドライバーたちがそこを実感できていないのが現状です。どうしても宮崎からは市場への輸送が多いので、このような公の場で申し入れたいと考えております。宜しくお願いします。

白石座長：ありがとうございました。今の問題提起に対しまして他にご意見・ご質問がある方がいらっしゃいましたらお願いします。

福村委員：まず一点目として、昔は農林水産省が市場の受託契約約款を示していましたが、現在農林水産省では示しておりません。各市場それぞれが約款を規定することとなっております。

次に、パレット導入に伴う卸売市場での荷役等について、実情はあちこちの地域から聞いております。まず、標準貨物自動車運送約款においては、その他の荷役については別途定めるとなっています。一方、市場の受託契約約款では契約主体は出荷者と卸売業者となっています。これは発荷主と着荷主との契約ということで、運送業者と卸売業者とは直接契約していないので、荷役作業について運送業者から市場の方に改善を要望されても市場側としては困る、というのが回答です。農林水産省としましては、市場の受託契約をしている農協等の発荷主と卸等の着荷主間で解決するように言っています。荷役料金については、標準貨物自動車運送約款では別途定めるとなっていて、卸の方は指定する場所に下ろすこととなっているので、卸の方の荷役料金についても生産者側が負担しなければならないことになっています。ということはパレット代を払うのか、それとも運送業者に荷役料金を別途支払うのか、どちらが安いのかということを生産者に検討・協議していただければと思っています。

また、レンタルパレット会社においてもパレットの紛失は問題視しているとのことです。パレットを紛失する割合が多い特定の市場に卸す場合はパレットを貸さないという対応を取っています。聞くところによると「貴方のところにパレットは持っていない」と言われた市場は慌ててパレットを回収し、回収率が100%を超えたというケースもあるようです。そのようなことでレンタルパレット業者、卸売業者、着荷主業者や生産者団体の方で協議を進めていただければと考えています。

牧田委員：その昔パレットがない時代は、市場はそろばんを並べて一生懸命荷送りし、

どんどん荷役を引き受けていただいております。今はパレットがあるからドライバーがやってくださいとなっています。市場の手数料の自由化によって、大手スーパーは厳しい手数料で営業を行っており、その負担がトラックに来ているのではないかと。パレットがない時代は市場がどんどん荷役を引きうけて、早く終わっていました。パレットでの荷受けになったことで市場の協力が得られなくなったことから逆に遅くなっているということが考えられます。手数料の自由化により市場もかなり経営が厳しいと聞いておりますので、ここは農林水産省さんから言っていただかないとなかなか解決しない、ひいては産地から届かなくなる可能性が高くなると思われます。もう少し汗をかいていただけないかと思います、よろしくお願いします。

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。

福田委員：長距離運送とは関係ないのですが、飼料輸送について。宮崎含む南九州では主幹産業は畜産です。畜産は飼料輸送ができて初めて、卵やブロイラー等の長距離を運ぶ商品の生産ができます。九州トラック協会の方で、飼料・畜産部会九州ブロックで会議したのですが、長距離運送では2024年問題の労働時間・労働環境の改善がかなり進んでいるものの、飼料輸送だけは進んでいない状況であります。飼料工場が鹿児島島の谷山と志布志にあります。飼料輸送は労災事故が非常に多いことを労働局からいろいろとご指導いただいております。

飼料輸送の実態として、各農場に朝からドライバーが向かい、ドライバーが農場の7～8mある飼料タンクを簡易的なはしごで登り蓋を開け、下りて飼料を運ぶバルク車に飼料を供給、また飼料タンクを登り蓋を閉めるというのが1つのタンクの行程です。これを3～4つのタンクで繰り返します。これは非常に時間がかかり、また高所なので危険な作業です。今回牧田会長などのご尽力あって九州トラック協会飼料・畜産部会九州ブロックを立ち上げ、全国的に飼料輸送をどのようにしたら若い人が集まるのかということの会議を行いました。農林水産省さんの管轄だとは思いますが、労働環境・労働時間の改善をして行くために、ドライバーが高所作業をしなくても良い安全な輸送ができるよう飼料タンクの改善が必要です。ある会社では若いドライバーが入ってきて1週間体験したのですが、飼料タンクに登ったり、附帯作業として添加剤を担いで登ったりをして、1週間後には「やめさせてほしい、このような危険な作業はできない」と言ってきたのが実態です。

今の飼料輸送の平均年齢は56歳です。ということはあと4～5年経つと平均年齢が60歳の高齢ドライバーばかりになってしまい、飼料輸送ができなくなってしまうということになってしまいます。飼料輸送に携わっている者としてそのようなことがあってはならないと、今農林水産省を中心にどのようにすれば日本全国の畜産を守れるかということでやっています。長距離運送についてはかなり改善が進んでいる一方で、飼料輸送は大変な状況になっ

ているということだけをご承知いただければと思って発言させていただいたのですが、どうぞよろしくお願いします。

白石座長：長距離輸送とは別だというお話ですけども、飼料輸送も当然重要な運送でございます。今のご提言に何かご意見ありますでしょうか。

小野委員：飼料輸送についてはメディアも関心を持っていて、たまたまなのですが朝日新聞にも取り上げていただきました。飼料輸送の運賃は在庫確認や抗生剤の混ぜ込み作業も含めたものとなっています。今の標準的な運賃では荷役料金は別途いただきなさいとなっているのですが、まったくうまくいっていない状況になっています。ただ地元産業なのでそこだけ突っ張ってもしようがないという実態がありますので、荷役作業を含めても採算が合うような運賃にて行かなければなりません。個別の荷役料金が当然理想ではありますが、結果的に地元産業の衰退に繋がらないようにしなければならぬと思っています。先ほどの1週間でやめたドライバーについても情報をいただいております。確か女性だったかと聞いております。

福田委員：女性ドライバーです。若い男性ドライバーもいました。

小野委員：まさにこれからの飼料輸送の担い手もない、若手が関心を持たない、特に宮崎県の場合はとても重要な産業であるので全員で盛り立てていく、支えていく必要があると感じます。

福田委員：ありがとうございます。5年前にも発言させていただいたのですが、鹿児島の方でタンクのはしごから滑って落下して死亡事故が起きています。我々としては大事なドライバーに危険な仕事はさせたくありません。また飼料タンクも管理の所在がはっきりしません。恐らく最初はメーカーが設置するものと思われそうですが、その後誰が管理するのか、この前農林水産省と話したのですが、基礎が腐ってタンクごと倒れるという事故が起きています。基幹産業を支えるためにも、絶対に危険な作業はしない・させないため一生懸命頑張っております。

白石座長：貴重なご意見ありがとうございました。ほかにご意見等ありませんでしょうか。

白石座長：よろしいでしょうか。それでは以上とします。

有意義なご意見・ご提言ありがとうございました。まだまだ意見も出尽くしてはいないかもしれませんが、本日出ましたご意見は他の委員の皆様も参考にされてください。

それでは最後に事務局から何かございせんか。

事務局：委員の皆様には長時間にわたり、ご議論いただきありがとうございました。
本日いただきましたご意見につきましては、今後の協議へ活用して参りたい
と思います。

本日の協議会の議事録につきましては、委員の皆様にご確認いただいた後に、
九州運輸局のホームページへの公表を予定しておりますので、ご了承いた
だきますようお願いいたします。事務局から以上です。

白石座長：それでは、本日の議題も全て終了しましたので、本日の議事は終了したいと
思います。

委員の皆様、貴重なご意見をありがとうございました。

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。

それでは、進行を事務局にお返しします。

事務局：ありがとうございました。

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
ご挨拶を申し上げます。

○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て、活発な意見交換ができましたことを心
から感謝申し上げます。

本日の意見交換、情報交換を振り返りますと、それぞれの機関がいろいろな
取組を行っており、一定の成果、改善が図られているところですが、人手不
足を始め、物流業界を取り巻く課題は一朝一夕には解決できないと感じたと
ころです。

御存知のとおり、自動車運転の業務については、5年間の猶予期間が終わり、
昨年4月から時間外労働の上限規制が適用となったところですが、自動車運
転者の長時間の改善、生産性向上には、トラック運送事業者、荷主、行政機
関等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
重要です。

取引環境・労働時間改善の課題は、乗り越えられれば、それで解決となるも
のでなくて、長期的、継続的に取り組んでいく必要がある課題です。

次年度以降も、関係者が協力しながら、取引環境・労働時間改善の課題に取
組んでいくことを確認いたしまして、簡単ではありますが、閉会の挨拶と
させていただきます。

本日は、大変お疲れ様でした。

事務局：それではこれをもちまして、「第16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」を閉会いたします。

本日は誠にありがとうございました。

1 5 : 3 0 閉会