第１７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８年１月２３日（金）　１３：３０～１５：４０

・場　所

とらんじぇる（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
古瀬　宏尚	中越パルプ工業　株式会社　川内工場　事務部長
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
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
永利　　宏	マルイ運輸　株式会社　常務取締役
藤原　幹大	鹿児島労働局　労働基準部　部長（代理出席）
伊藤　元育	九州運輸局　自動車交通部　次長（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．事務局による取組状況の共有

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．その他

・資　料

議事次第、委員名簿・出席者名簿、配席図

資料１　九州７県「トラック輸送における取引環境・労働時間改善鹿児島県地方協議会」の合同開催について

資料２　鹿児島運輸支局提出資料

資料３　鹿児島労働局提出資料

資料４　鹿児島県トラック協会提出資料

資料５　トラック運送事業者に対する労働時間等説明会

参考資料

I. 開会

鹿児島労働局労働基準部　藤原部長より開会挨拶

II. 議題

本年度の本協議会の構成について

九州運輸局自動車交通部貨物課　秋月主査より資料に基づき説明。

（九州運輸局自動車交通部貨物課　秋月主査）

最近の地方協議会では年々通達上の周知事項が増加しており、協議会の時間構成のうち周知事項の説明に多くの時間が割かれ、協議の時間が限られてしまっている状況。平成２７年にこの協議会は立ち上がったが、今年でちょうど１０年経過するということもあり、今年度の議題である「令和６月４月以降のトラック輸送の現場での変化や課題に対する対応」等について、各県の協議結果を共有することは有意義ではないかと考え、周知事項の一元化や九州各県の協議結果の共有を目的として、今年度は試行的に「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」を合同開催するというかたちを取らせていただいた。

＜質疑等なし＞

１．事務局による取組状況の共有

（１）鹿児島運輸支局輸送監査部門　榊首席より資料２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３に基づき説明。

（３）公益社団法人鹿児島県トラック協会　山崎専務より資料４に基づき説明。

【意見・質問等】

（小野座長）

鹿児島運輸支局へお伺いしたい。

資料に物流二法や貨物運送事業法の改正について、大手のトラック事業者や荷主は数量の規定がされており、トラック事業者であれば１５０台以上、荷主であれば年間９万トンになる。荷主であれば年間３００日稼働するとしたらだいたい１日３０トンが平均となると思うが、鹿児島で特定荷主や特定事業者がどれくらいいるのか。自社で特定事業者や特定荷主ということを知らなければ対応ができないと思う。自社が特定事業者に該当することを認識すれば取組みは進んでいくと思うが、周知状況はいかがか。

（鹿児島運輸支局輸送監査部門　榊首席）

手元に資料がないため具体的な数字についてはお答えができない。

荷主に対しては荷主パトロールを実施した際に訪問した荷主の状況を確認したうえで該当するかしないかも含めた説明をおこなっている。
トラック事業者へはトラック協会の協力を得て周知を進めているところ。引き続き説明会を通して周知を進めていきたい。

（小野座長）
荷主の皆様は年間どれくらい物量を取り扱っているか。

（中越パルプ工業株式会社　古瀬委員）
当社工場では大体２０万トン。法改正の内容については今後対応をおこなっていく。

（小野座長）
他に質問等はあるか。

（公益社団法人鹿児島県トラック協会　鳥部委員）
鹿児島運輸支局へお伺いしたい。
トラックＧメンについて鹿児島運輸支局での取組状況を報告いただいたが、働きかけをおこなった場合、情報提供者へのフィードバックはどのようにおこなっているか。現状はされていないのか伺いたい。

（鹿児島運輸支局　榊首席）
情報提供者へ対するフィードバックについては、今後システムが構築されていくということになっている。開始時期については明言できないが、今後、情報提供者に対してフィードバックを実施していく方向性になる。

（公益社団法人鹿児島県トラック協会　鳥部委員）
現状フィードバックはされていないということでよろしいか。

（九州運輸局自動車交通部貨物課　秋月主査）
先ほど鹿児島運輸支局の榊より説明があった是正指導指針のなかでフィードバックを行う規定が設けられている。しかし、全ての情報に対してフィードバックするわけではなく、情報提供者の氏名や名称、住所及び連絡先等を明らかにした上で、違反原因行為の具体的な事実を示しているものと確認され、情報提供者がその処理結果の通知を希望している場合のみフィードバックを行うことになっている。フィードバックは我々が働きかけや要請などの是正指導を行ったタイミングでおこなうことになるが、是正指導方針の内容には、荷主からの中止の申し出についての内容も規定されている。今までは我々が収集した情報をそのまま荷主や元請けに出していたが、例えば発荷主に対して働きかけをおこなっても、その指示をしているのは、実際は着荷主だったりした場合は、うちの会社ではないと中止

の申し出ができるようになる。そのため、働きかけをするにあたっては、今までよりも慎重に行っており、是正指導を行うためにお時間をいただくことになる。１０月以降に情報をいただいた分については、是正指導を行ったときに、フィードバックをしてほしいという申し出があったら、今後フィードバックを行っていく。やり方については、今後詰めていきながらやっていきたい。

（公益社団法人鹿児島県トラック協会　鳥部委員）
トラック協会からの報告にあったようにトラックＧメンに対する期待が薄い。相談があったときには、どうなっていますよというようなリターンがないと、情報を提供する側も無駄じゃないかと思ってしまうため、早めに対応をお願いできればと思う。

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。

【意見・質問等】
（公益社団法人鹿児島県トラック協会　鳥部委員）
説明会の対象はどのあたりまでされているか。中小の荷主等も含まれているのか。

（鹿児島労働局労働基準監督課　鈴木課長）
対象はあくまでもトラック運送事業者になる。荷主は含まれてない。対象の選定の方法については、各署の実態に応じて行うため一概に申し上げられないが、例えばトラック協会と連携をしてその会員に実施、または関係する業種の会社に実施をしているような状況。

（公益社団法人鹿児島県トラック協会　鳥部委員）
経産省が企業向けに実施している説明会を伺ったことがあるが、大手に対してだけであり、中小企業には実施していないと伺った。我々が相手にするのは中小企業も多いので、中小企業にも周知していただきたい。

３．その他

【各委員からご発言】
（鹿児島県経済農業協同組合連合会　串町委員）
園芸農産を担当している。畜産も含めて荷主という立場になるが、担当は青果物になる。色々な形で運送事業者から法改正の内容について説明を受けており、県全体でも産地の発荷主を訪問し、都度説明をおこない改善をはかっているが、道半ばというところ。最近においては、出荷量は減少傾向にあり、青果物の出荷場をどう集約していくかというところ

に重点におき取り組みをおこなっている。鹿児島は生産地になるので東京や中京、関西へ運んでいるが、集約をおこない鹿児島に近いところに販売できるように取り組みを勧めている。現在鹿児島の青果物は全国６０ほどの市場に出荷をしており、これを５０に集約し、直送を増やしたいと考えているが、直送ができるものばかりではないので、中継を行い、その地点から横持ちや引取りを行う取組を増やしていきたい。ただ、これにはコストがかかるので、全て生産者コストとなると採算がとれないため、その費用を消費地の方でご負担いただき、消費地の方で価格転嫁を行っていただくよう要請をおこなっている。運賃についてはここ１～２年でざっと１割から２割ほど値上げになった。運送コストを運送事業者から説明いただき、産地と共有をおこなう。「はい、わかりました」ということは出来ないが、運んでいただけないと販売できないので、産地の方にご協力いただきながら取り組んでいきたい。

（鹿児島青果株式会社　大山委員）
中央卸売市場になるので着荷主という立場になる。鹿児島の場合では７時に競りを開始する。それを考えたときにトラックドライバーの方の労働時間の負担が大きくなるのではないかと危惧している。青果物は今のところ直卸し（手荷役）が主流になっているので、誰でもできない、ある程度体力ある方じゃないと持ち運びができないのではないかと思う。北海道から長距離運転で運んできて鹿児島で下ろす。私どもの社員も一緒になって１０トン車１台下ろそうとすると、２～３時間かかるので、体力がいる。そうすると限られた人間になってくるのではないかと思う。同じ人間がやっていかないといけないということになると、ドライバーが減っていく状況のなかでますます負担が大きくなり、労働時間の改善は難しい。時間外労働については、７時の競りに間に合うように来ていただく必要があるので、当然出発時間は早朝になってくる。夏になると暑い中おろすのは大変なので、夕方に来ていただくことになる。そうすると、ドライバーが会社に帰る時間が遅くなる。時間の問題はなかなか改善しにくい。どこをもって改善したか見えにくい。時間の問題は同じドライバーさんの負担がかからないようにするしかないのではないかなと思う。誰でも持ち運びができるようなシステムにしていかない限りは、時間的な改善は見えてこないのではと思う。他方で、物流コストの問題として価格転嫁について納品先と交渉しているがなかなか進んでいない。そのような中、パレット輸送等で効率化を図っているが、負担だけが増えているのが現状。このようなところに支援があれば（パレット化等が）進んでいけば、女性ドライバーや高齢者ドライバーが増えるのではないかと思う。トラック協会の方に質問したいが、市場には女性ドライバーが増えてきて、その効果をどのように考えているか。女性ドライバーが増えていくことで間口が広がっていき、非常に大きな力になるのではないかと思うので、状況を聞きたい。

（本坊酒造株式会社　野田委員代理）
私たちは発荷主にあたる。物流に関してはすべて１つの業者に委託をしており、この事業者で適正運用がなされている。運賃改定については、直近で昨年７月に受け入れており、

ここ３年で３回の運賃改定を受け入れている。運賃改定は受け入れているが、年々物流環境は厳しくなっており、得意先へのリードタイムは広がり、荷量の制限も厳しくなっている。そのため、必要に応じて得意先への現状の説明や理解を求めている場面が増えている。特にお盆や年末年始などの繁忙期は通常より長くリードタイムを設定し、荷量もコントロールしているというのが実態。また、委託業者における積み込み作業等の料金の価格改定にも応じており、できる限り協力しているので、物流業界でも改善が進んでいるはずと考えている。いずれにせよ運んでいただかないと仕事にならないため、皆様が円滑に業務に遂行できるように今後も協力していく。

（中越パルプ工業株式会社　古瀬委員代理）

運賃交渉について値上げはすべて受け入れをしている。弊社は発荷主になるが、紙・パルプを取り扱っている。パルプはだいたい輸出しているため、運ぶものは紙になるが、運ぶ方法としては、トラック、ＪＲ貨物、シャーシ、船等の海上で運んでいる。トラックは、九州一円が中心になる。トラック指定の納品先の場合には遠方に行ってもらうこともある。トラックと JR 等の使用割合は均等。モーダルシフトと言われる以前からトラック輸送を海上コンテナ輸送等にするような形で取り組んでいる。顕在化した課題として、トラック簿というシステムを導入している。導入した結果、待機時間や荷役時間が３０分未満になったが、ごく少数３０分を超える場合がある。今後改善を検討する必要があると考えているが、今のところは現状把握にとどまっている。影響の範囲については、現状を把握してこれから検討していく。対応策については、朝早い時間に入場したいというドライバーの要望があり、通常の始業時間は８時だが、１時間早めて７時から開けている。その結果、混雑も回避できてドライバーにも喜ばれている。

（公益社団法人鹿児島県トラック協会　鳥部委員）

私たちの取り組みとしては時間管理を適切におこなうため、デジタコを新型に更新している。ドライバーのボタンの押し間違いなどもあるので完全に正確なデータとは言えないが、運行データを集約中。

２０２４年問題に対応するためフェリーを使うようにしている。しかし、なかなか予約が取れず１日１台枠は取れているが、それ以外は他社の枠を借りたりしながら関西方面まで運んでいる。フェリーを使うことでドライバーのトータルの運転時間は３～４時間程度になり、労働時間の短縮はできている。また、リードタイムを伸ばすことによって休息が取れるような体制を取っている。問題としてはフェリー利用に関する費用。フェリーは陸路のみの運行と比較して約３倍かかるが、その費用について荷主側へ全額負担してもらえるような状態には至っていない。

また、切り花の輸送については、今までは関東・東海地方まで直接運んでいたが、現在は京都の知り合いの運送会社に協力いただき、関東・東北の方までの中継輸送を行えるようになったため、かなり改善されている。

気がかりなのは２０２４年問題への対応に伴う費用の増加で、我々も自分のところだけで

はまかないきれないため、当然ながら生産者に負担をお願いするが、３～４割の値上げを要求してそれに応じてもらっているが、市場価格というものは勝手に上がっていくものではないため、生産者の方が今後続けていけるのかという懸念もある。運賃を上げてもらったのはいいが運ぶものがなくなるのは困るため、特に地方においては相当な負担になっているため、全体的な見直しを考えていただく必要があると思っている。今後トラック協会として検討して提案していきたいと思うのでよろしくお願いしたい。

（富士運送株式会社　黒木委員）
当社は冷蔵冷凍品の東京までの輸送を中心におこなっている。雑貨の輸送もおこなっているが、冷蔵冷凍の方が長距離輸送となっており、労働時間の対策が必要と認識している。
２０２４年４月以降の現場での主な変化としては、運行計画の見直しをおこなうなどの対応を行っている。実際の現場においては、以前は繁忙期には俗にいう「着発」という朝に帰ってきて夕方から別のところに出ていくということで対応していたが、労働時間の関係から今後は一切出来なくなるため、以前はできるだけ対応していた繁忙期の増便に対して断割らざるを得ない状況になっている。ドライバーが増えていけば対応できるが、ご承知のとおりドライバーを現状維持するので精一杯であるため、今後の課題として繁忙期の輸送体制は上限がある程度決まっているという前提での交渉が必要と感じている。
鳥部委員からも話があったように、フェリーの利用を格段に増やしていかないと休息時間を確保できない。大阪まではフェリーで行けるが、中国地方の広島や岡山までは陸送で行かないといけないため、休憩時間を算出して荷下ろしの時間をずらしていただいているような状況。荷物等が少ロットである場合には外注中継に出すかたちで対応している。理想は自分たちが行けるような場所だけ行けばいいという考えもあるが、当然そういうわけにはいかないため、対応に苦慮しているというところが課題。
フェリーの利用にしても計画どおりに運行するドライバーもいるが、ドライバーの特性として、途中何が起こるか分からないため、早く到着してゆっくりしたい安心したいという部分が見受けられるため、社内で教育をしていかなければいかないと考えている。
運賃の交渉については、要望額には至っていないため今後も粘り強く交渉していきたいと思うが、各荷主話をしっかり聞いていただいていると感じている。荷主によっても違うが、集荷に行く場合の入庫から出庫までの時間を必ず２時間以内におさめるといったところで、荷主さん側にも取り組んでいただいている。
今後について、当社は単車しかないがトレーラーでの輸送という話が遠くない将来出てくると思っている。上りと下りをセットで依頼いただけるような荷主であれば導入できると思うが、当社としてはハードルが高い部分がある。その点については努力していかないと感じている。
休憩時間を確保することで労働時間が減っても、ドライバーの給料が下がらないような給料体系にしなければいけないと考えており、荷主側も毎年運賃をあげるのは難しいと思うが、運賃交渉をおこなっていく必要があると思っている。

（マルイ運輸株式会社　永利委員）

当社は主にグループ内の生産物である卵や鶏肉などの加工品の輸送をおこなっている。

２０２４年問題をはじめ、輸送問題の改善にむけてコンプライアンスを守るような体制づくりをおこなった。この体制では、どうしても労働時間が短縮されるため、ドライバーの賃金確保といった観点から賃金を上げる取り組みをしている。賃金を上げると最終的にはコストが上がってくるため、荷主との交渉が大きな課題となった。グループ外部のお客さんとの交渉が大変だったが、結果として荷主側に負担していただきある程度我々が伝えた価格で交渉ができた。最終的に課題となるのは輸送コストの増加分を商品やサービスに価格転嫁できるかだと感じている。直接交渉できるところはいいが、２次請けや３次請けでやっているところは交渉しにくいので、改善をどう進めるかが課題だと思っている。また、ドライバーの確保が今後さらに厳しくなると感じている。当然賃金の問題もあるが、労働者不足や高齢化が進んでいる部分もあり、若手ドライバーをいかに確保できるか、特に長距離になると当社だけでなくて協力会社にも同様の問題があり、これはトラック業界全体の課題だと感じている。

物流改善ということで、当社は倉庫も持っているため、予約システムを導入しているが、物量の増減の波動が大きく、増えた場合にはキャパオーバーしてしまう。いくら予約システムがあってもキャパオーバーしてしまえば荷待ちが発生してしまうという問題がある。当然物流業者だけでは改善ができないため、荷主やサプライチェーン全体で荷物をどうやって動かしていくかを考えないと抜本的な改善にはならない。どうしても各倉庫の人員やバースなどキャパに限りがあるため、いかに効率化していくかが課題と感じている。特に冷凍食品はいまだにバラ積みが残っている。パレット化できないこともないがパレット化すると積載率が３割程度下がるため、価格転嫁しない限りは実現できない。荷主が価格転嫁を受け入れてくれればいいが、なかなかそうはいかないため、パレット化は簡単には進まない。なにかしらのインセンティブを与えるとかしないと物流業界全体での改善が難しいと思っている。

また、下請けは２次までに制限がかかるが、繁忙期に車両を探すのが難しい部分がある。例えば共通プラットフォームを作り、ある程度全体で共有できるようなシステムを導入できると、全国的な改善が進みやすくなると思う。取り組みを勧めようと思うが一企業だけでは難しい部分があるため情報共有しながら取り組んでいけたらいいと思う。

（日本通運株式会社　川田委員代理）

鹿児島に特化した部分で飼料配送を取り上げたい。令和６年４月以降の現場での変化として、労働時間の規制がかかるということで効率的な配車が必要になってくるため、配車をする人の能力も上げないといけない。顕在化した課題としては、家畜飼料のルート配送業務があるが、１運送あたりの配達件数を減らすわけにはいかない一方で、ドライバー不足が課題。採用をしていないわけではないが、中途採用でも当社の安全運行に関する指導に耐えきれず、長続きせず辞める方もいる。新卒も採用しているが、道路が狭い農家を回るのは危険な部分もあり任せることができない。また、免許取得に年数がかかる。高校卒業

して４年目くらいになるドライバーがいるが２トン車や小さな車を運転させている。大型免許を取らせたりもするが、大型車の運行には至っていない。
また、ドライバーが時間の上限を気にするあまり焦って運転する場合がある。実際にデジタコで急減速や急加速がデータとしてでてきており、安全指導を行うが、ドライバーとしてはそれが苦痛になる場合もある。
実施した対応策としては、今まで日本通運グループの飼料配送は子会社がやっていたが、去年の７月に日本通運に吸収した。今まで別法人だったため、車やドライバーの貸し借りができなかったが、今は日本通運一本となったので、手続きを踏んだうえで営業所間で車両やドライバーを融通できるようになった。また、現在ＡＩによる自動配車システム「ＬＹＮＡ」（ライナ）を運用している。先ほど配車担当の能力の話をしたが、ＡＩに自動配車をおこなわせ、その内容を配車担当が手直しをおこなう形で活用している。
その他考えられる対策としては、農家への配達などについては、１日あたりの配送上限を設けてもらいたい。前日夕方くらいに依頼が入ることがあり、その依頼にも対応しないといけない。黒牛などの鹿児島を代表する家畜の飼育には難しい部分もあることは承知しているが、農家さんにも理解していただきたいがそれがなかなか浸透しない部分がある。
デジタコについてだが、弊社の場合は長距離運送をおこなっていない。傭車に出したり、鉄道や船を利用したりしている。基本は鉄道が多いが災害がおきると長期間にわたって貨物が動かず代行輸送になるため脆弱であり、モーダルシフトが難しい部分がある。

（出水運輸センター株式会社　上井委員）
当社は地場と中長距離が半々。地場については問題なく課題をクリアできるが、中長距離についてはまだまだ課題があると思っている。運んでいるのは鹿児島の農畜産物。鹿児島生産圏の商品を消費地まで運ぶというのが使命であり、品目によってはトレーラー輸送など取り組みが進んでいる部分があるが、青果物のところがＪＡや農家など積み込みをドライバーがやらなければいけない等の課題が場所によって残っているのが現状。運賃改定やパレット化、中継基地の設置など前には進んでいると感じるが、実態として労働時間は短くなっているが、休憩時間を確保するために、朝５時には出発しないといけないなど、拘束時間の部分の問題はなかなか改善されていない。
パレット化といいながらも農産物でいうと半分も進んでいないのではないかと思う。製品規格が違うため対応できるドライバーが限られる場合があることも課題。例えば年末の繁忙期にドライバーから３０キロの牛肉が入ったダンボールを重くて運べないと言われたことがあり、急遽別のドライバーに変更することがあった。パレット化とあわせて製品規格も見直しを行っていかなければならないと思う。
鹿児島の生産物を消費地に運ぶことが使命だが、運送は行って帰ってきて初めて成立するもの。鹿児島の荷主に帰りの運賃をくれとは言えないが、帰りの荷物を探すなど、各社単独で考えるのではなく、取り組みについて見直しをおこなっていく必要がある。

【意見交換】

（小野座長）

４者の荷主と５者の運送事業者から取り組みや課題、提案もあったが、まず（鹿児島青果株式会社大山委員より）質問があった内容について、トラック協会より女性ドライバーについての取組状況のご意見をお伺いしたい。

（公益社団法人鹿児島県トラック協会　鳥部委員）

逆に鹿児島青果さんに聞きたいが女性ドライバーは増えてきていると感じるのか。

（鹿児島青果株式会社　大山委員）

結構見かけるようになった。

（公益社団法人鹿児島県トラック協会　鳥部委員）

女性ドライバーも積み下ろし作業をされているのか。

（鹿児島青果株式会社　大山委員）

長距離輸送でも女性ドライバーが来ている。品物の積み下ろしをする体力があるのか心配している。今のところはうちの担当者が待機しているので、他の積み下ろしを一旦止めて女性ドライバーを優先させているが、こうしてしまうと他が止まってしまうから困っている。

（公益社団法人鹿児島県トラック協会　鳥部委員）

荷扱作業をしないドライバーも増えている。女性ドライバーもハンドルを握るだけであれば全然問題ないが、パレット化も進んでおらず、荷役作業が多いので、なかなか女性の体力では厳しい環境である。福岡の方に女性ドライバーが２名いるが軽量な作業でしか入れていない。なかなか農産物などは厳しいと感じている。

（鹿児島青果株式会社　大山委員）

パレット輸送であれば、女性ドライバーでも１０トン車１０分ほどで積み下ろしができ、効果は期待できる。そういったところにインセンティブを導入していただければ変わってくると思う。そうしないと若い男性ばかりにしわ寄せがいってしまい、いつまでたっても改善できないと思う。

（公益社団法人鹿児島県トラック協会　鳥部委員）

人手不足のなかで高齢者、女性、外国人などの活用が必要といわれている。おっしゃるとおりパレット化を進めてもらったり、荷役作業を減らしてもらったりできれば助成も入りやすいと思う。実際ダンプなどは全部機械でやるため、女性ドライバー増えつつある。

（鹿児島青果株式会社　大山委員）
ひとつの突破口になればと思い質問させていただいた。

（小野座長）
ドライバーの確保が課題とトラック協会のアンケートにもあったが、外国人ドライバーは特定技能で認められており、全国的に増加している。技能実証制度が変わり、ドライバー職が入ってくるため、枠やルール等も変わると思うが、運送事業者としてはぜひ雇いたいのか。また、荷主としては外国人ドライバーが入ってくることでウェルカムなのか。それとも課題があるのか。

（公益社団法人鹿児島県トラック協会　鳥部委員）
外国人運転者の雇用は進んでいない。やはりコストの問題がある。日本人のドライバーは減っているが、外国人ドライバーを採用するにあたっては、言語や生活習慣の違い、紹介料の発生など、そこにたどり着くには受け入れ準備が進んでいない。トラック協会で研修をやっているので、進んでいけば検討しようとする事業者も増えていくと思う。

（小野座長）
荷主側としては特に問題はないか。

（鹿児島県経済農業協同組合連合会　串町委員）
荷主側としては運んでいただけるのであれば問題ない。農業では外国人労働者も雇用している。運送事業者で費用をかけて免許を取得させても、１年経って別の会社に行ってしまえば、コストに見合わないため、そこを懸念している。農業においても賃金の高い東京の方に移ってしまうことがある。荷主の立場としては運んでもらえれば外国人であっても問題ない。

（小野座長）
他に全体をみて要望していきたい。協力してやっていきたいということはあるか。

（公益社団法人鹿児島県トラック協会　鳥部委員）
法律について、当然全国一律であるべきだが、物流に関しては東京一極集中のなかで遠隔地関の事業者にとっては規制が厳しい状況にある。去年国交省を訪問した際に物流特区を設けてくれと要望した。なぜかというと地場では基準に沿って事業ができているが、長距離になると法律を遵守するのが難しいからだ。長距離運送については、ドライバーの健康は大事で管理する必要があるが、例えば月８０時間の上限は変えずに１運行において色々な調整ができるようになればもっと動きやすいという気がする。そのへんは簡単に変えられるものではないため、色々相談をしながら出来ないかなと考えている。今回適正化二法が成立し、下請けが２次までが努力義務となる。鹿児島から出発する分については次数がわかっているが、

帰ってくる分についてはどこを回ってきているかわからず、次数を把握できていない部分があると思うので厳格にされると対応できないと思う。４月１日から施行されるが穏やかに静観していただき、我々が困らないようにしていただければ助かる。あとは３年以内に施行される適正原価について、標準的運賃は目標だったが、適正原価は義務になる。生産者が市場価格を勝手に変えられるわけではないため、生産者の負担がこれまで以上に増え、生産者が事業をやめるということになると荷物がなくなってしまうため、義務化になってしまうとどうなのか懸念しているところ。農家の問題もあるので配慮していただければと思う。

（小野座長）
ルールが全国一律でよいのかというのはなかなか難しい問題である。沖縄では特別ルールがあるが他の地域ではないような状況。標準的運賃から適正原価になるということで、利潤を加えて価格を決めると公取の問題となり、原価だけにとどめてあるが、基本的には標準的運賃と同じ考え方になるため、人件費が全産業平均ということになれば、４～５割上げなければいけない。運賃の中の人件費は約４割を占めるのでだいたい３～４割運賃上げなければいけなくなり、厳しい状況になるなと感じている。これについてご意見はあるか。

（公益社団法人鹿児島県トラック協会　鳥部委員）
行政の方が業界のことを考えてやっていただいているのはわかっている。ただ、標準的な運賃をどう決められたがわからないが、片道で判断していると思う。我々は片道で仕事はしておらず、往復で仕事をしているため、適正原価を決める際には片道だけで見てもらわないととんでもない料金になってしまうと思う。

（鹿児島青果株式会社　大山委員）
現在農産物の適正価格を調べようという農水省の動きがあっている。今出てきているデータとして、例えばキャベツに関していえば、群馬の大きな農家で作っているものと鹿児島の小さな農家で作っているものを全てまとめて基準にされても、地域差があるため困る。平均のデータを国から示されるが地域性が考慮されていないと感じる。これから農産物についても適正価格が調べられていくが、関東近郊の農家の負担と鹿児島の農家の負担を同じで考えていいとは思わない。鹿児島の方はかなりのお金をかけて運んでいる。地域性をある程度考慮していただき、政策を組んでもらわないと九州は困ってしまうと思う。

（小野座長）
地域性という言葉が出たが、商品価格は別として、トラックの運賃については標準的運賃についても地域ブロックごとの運賃になっており、多少考慮はされているという点は伝えておく。
そのほか何かあるか。私の関心として５年更新制は大きなことだと思うが運送事業者から何かあるか。

（公益社団法人鹿児島県トラック協会　鳥部委員）
協会としては、せっかくＧマークという制度があるため、Ｇマークをもっている事業者は審査なしで更新してもらえると助かる。

（小野座長）
Ｇマークによる更新の可否については全国的な話になるが今のところ情報がない。私は中央で点呼についての協議会に参加しているが、点呼についてはバスとタクシーにＧマーク制度はないため、点呼実施について緩和はされていない。貸切バスについては、高速道路で大きな事故があった後に、更新制になったが、貸切バス事業者数が３分の２に減っている。更新制を導入しようとしたのは、荷主と事業者とのあいだの問題もあるが、トラック事業者間の元請け下請け孫請けの問題もあるような気がしている。違法な運行や低運賃、労働時間を守らない事業者が荷主にとってはありがたいという状況につながっている。そのような状況を改善したいという気持ちを感じる。

（小野座長）
他の方はなにかあるか。
そのほか事務局の方で欠席者の預かっている意見等はあるか。

（鹿児島運輸支局輸送監査部門　榊首席）
欠席の委員の皆様にご意見等あれば事前にお送りいただくよう案内をしていたが、特に意見等は届かなった。

４．その他

【意見等】

（小野座長）
議題に入る前に九州全体の協議会の取扱いについて、ＷＥＢで開催すると言われていたが、これは全国的なことか。

（九州運輸局自動車交通部貨物課　秋月主査）
これは九州独自でおこなうものになる。

（小野座長）
今年度は３月に開催されるが、来年度以降も同じように開催されるということでよいか。

（九州運輸局自動車交通部貨物課　秋月主査）
来年度以降についてはご意見をいただきながら検討したい。各県の協議会を解体して九州協議会を立ち上げる想定はないので、各県の協議会のなかで取り組みを進めていただくことになる。

（公益社団法人鹿児島県トラック協会　鳥部委員）

荷主の皆様へ。トラック協会から県の方にフェリー利用に対する助成金を交付するように伝えているがなかなか聞いてもらえていない。宮崎は物流に対して優しくフェリー利用に対する補助金があるが、鹿児島はなかなか聞いてもらえない状況。ぜひとも運びやすくするためにも荷主の方からも声を上げてもらえると嬉しい。

Ⅲ．閉会

閉会挨拶　九州運輸局自動車交通部　伊藤次長よりあいさつ

以　上