

添付資料

- 検討委員会議事録
- ヒアリング結果横並び表

第 1 回 検討委員会 議事録

1. 日時

2021 年 8 月 25 日（水）13：00～14：30

2. 場所

ウェブ会議（Microsoft Teams）

3. 出席者（敬称略）

齊藤（神奈川大学）

黒川（東京海洋大学）

早船（森林総合研究所）

鈴木（ノースジャパン素材流通協同組合）

横谷（西垣林業）

吉村（伊万里木材市場）（代理出席）

高木、熊谷、川原、枝窪、山之内（林野庁）

岡崎、品川、朴（記録）（MRA）

4. 議事内容

- 1) 「木材の輸送実態調査」の概要について
- 2) 木材輸送における課題について
- 3) ヒアリング候補先について
- 4) ヒアリング項目について
- 5) その他

5. 配布資料

番号	資料名
資料 1	「木材の輸送実態調査」の概要
資料 2	木材輸送における課題（案）
資料 3	ヒアリング候補先（案）
資料 4	ヒアリング項目（案）

6. 決定・確認事項

- 1) 「木材の輸送実態調査」の概要について
 - 東北・奈良・九州の地域差が大きいということを念頭において調査すること。
 - トラック外装メーカーが非常に少ないことが納期遅延の一因と考えられるため、外装メーカーをどう育成するかは重要である。

- 森林総研・久保山先生の資料（オーストリアの林業・林産業における近年の変化－日本との比較を通じて－、森林科学（2013））は、並み材の大量生産が前提になっているため、国内の流通コストとの比較は難しい。今回は、材の目的ごとに直送コストを調査すると良い。

2) 木材輸送における課題について

- 運賃の適切性判断は難しいが、国土交通省で策定した距離と車両別の標準運賃は一つの目安になる。一般貨物輸送と原木輸送の人件費がコストの何割を占めているのか、その内訳が比較の参考になると思う。一般貨物輸送の場合、人件費 3～4 割、燃料は 2 割、車両 1 割程度というのが目安である。
- サプライチェーンの段階ごとに輸送の仕方や課題も異なるというのを前提として、段階ごとに分けて実態調査すること。

3) ヒアリング候補先について

- 奈良県の大規模製材工場については、他地域に比べると中小規模となるため、一般的に大規模と同列ではない。
- 盛岡市近郊において、製品輸送は工場にヒアリングすること。原木輸送はチップと共同輸送することが多い。

4) ヒアリング項目について

- 効率化するための工夫についてヒアリング項目に追加すること。
- 距離に応じた加算について、オーストリアの場合、一般道路でもフルトレーラーで 100km/h 程度で走行できる。国内ではどのような工夫をしているか、改善できる点などについてもヒアリング項目に追加すること。
- 川上・川中・川下といった輸送の段階によって輸送形態も変わってくるため、段階ごとに資料をまとめていくこと。
- 新型コロナウイルスの流行で木材価格が高騰しているが、輸送費にはどのような影響があったかについてもヒアリング項目に追加すること。

5) その他

- 次回の検討委員会は 11 月下旬を予定している。

以上

第 2 回検討委員会 議事録

1. 日時

2021 年 12 月 6 日（月）10：00～12：00

2. 場所

ウェブ会議（Microsoft Teams）

3. 出席者（順不同、敬称略）

齊藤（神奈川大学）

黒川（東京海洋大学）

早船（森林総合研究所）

鈴木（ノースジャパン素材流通協同組合）

横谷（西垣林業）

伊東、吉村（伊万里木材市場）（代理出席）

永島、長谷川（林野庁）

品川、朴（記録）（MRA）

4. 議事内容

- 1) 第 1 回検討委員会議事録の確認
- 2) ヒアリングの結果報告（中間報告）
- 3) 実態の取りまとめ方法について
- 4) その他

5. 配布資料

番号	資料名
資料 1	第 1 回検討委員会議事録（案）
資料 2	ヒアリング結果要点整理（速報版）【取扱注意】
資料 3	3 地域の横並び比較表（たたき台）
資料 4	【参考資料】ヒアリング項目（3 種類）

6. 決定・確認事項

- 1) 第 1 回検討委員会議事録の確認
 - 第 1 回検討委員会議事録案に関する確認が行われ、修正意見はなかったため、議事録は確定された。
- 2) ヒアリングの結果報告（中間報告）
 - 過積載への対応についての意見も見られるが、業界の健全な発展のために必要である。

- ドライバーの不足や仕事の偏りについて、地域毎に稼働率と積載率等の実態を把握し、地域内での相互協力によって改善していくことも考えられる。
- 木材輸送に関しては運賃の交渉があまり行われていない実態が分かったと思うが、一般流通業界との違いと共通点は何か。
 - 製造業の中だと食品業界や自動車業界が主になるが、日本ロジスティクスシステム協会の 2020 年度調査報告書（2019 年に調査実施）によると、物流コストの値上げについて回答企業の約 80.3%が要請を受けており、95.8%の荷主企業がそれに応じたと答えている。ドライバー不足の問題が顕著になっていることと、過当競争で運賃が下がりすぎたことを荷主側も認識しており、応じた結果であると解釈できる。
 - ドライバー不足による物流危機状況が発生しており、業種によって異なる部分はあるが、物が運べないような状態が発生した。その結果、ドライバー確保を含めて運賃を値上げするという動きが出てきた。今回のヒアリング結果からは、木材輸送業者にとっては長年運賃を維持できており、相対的に大きな問題には直面していないと見ることもできる。
- 木材輸送業界では、工場着値であるため、輸送会社が車両の大型化で輸送量を増やしていると見られる。つまり、運賃は変わらないが、一日当たりの収入は設備投資した分だけ増える構造になっており、輸送量を増やして収入を維持してきたと考えられる。素材生産費は、3,000～3,500 円/m³まで下がっており、運送業者の仕事量が膨大に増えていることが特徴である。そのため、20 年間運賃の単価は変わらないが、運送業者の収入は減っていないとみなせるだろう。
- 奈良県の場合は、地域の特徴である役物市場の需要減少により、出材量も縮小した。その結果、輸送会社の廃業も進み、数少ない輸送会社で値上げせずに運び続けてはいるが、そもそも値上げの要請も出しづらい状況にあると考えられる。
- 林道・作業道において、大型のトラックが入れない昔の規格のままで残っていることが全地域に共通する問題である。これについては、積み替えることで運べる物量を増やす取り組みが必要である。少量を山から運ばざるを得ない状況もあり、そうした場合の積み替えがしにくい点にも課題がある。
- 東北はトラックと従業員を拡充に向けて努力している。また、遠距離運送が多いため、他県の運送業者と提携・協力するネットワークが出来上がってきている。東北地区原木トラック輸送協議会を設立し、原木輸送業者が共通課題を解決しようと協議している。
 - この協議会において、原木輸送会社は原木取引における甲乙関係に入っていないため、要望を出す場所がないという意見があった。具体的には、林道整備に対する行政への申し出、大手トラックメーカーに対する悪路でも走れるトラック開発の陳情、林道設計者への申し出等を協議会として行っている。林野庁にも原木輸送トラックの整備に関する支援を要望した結果、一般貨物自動車運送事業トラック業界への支援が措置された。

3) 実態の取りまとめ方法について

- 今後の輸送効率化検討のため、林道整備が十分でないことに何か理由があるのであれば、ヒアリングを通じて確認し、記録できると良いだろう。
- 木材輸送には季節性があると見られるため、年間を通じた車両の使い方を確認することで、業界全体としての協力可能性について整理できるのではないかと。車両がどう使われているか、積載率、実働率、

実車率の視点で記録しておくとい。

- 3 地域の資料をみて、原木の出材量の差異、市場経由有無、検知・積込み費用発生有無等、比較対象の整理を行った上で正しく比較する必要がある。
- 取りまとめのポイントは、実情をしっかりと踏まえた上で問題点や課題点をどのように共通化あるいは優先度付けするかである。最後のまとめにあたっては、各委員とのやり取りを経てまとめるようにしていただきたい。
 - 実態と課題をセットで整理し、類推や憶測で安易な解決策に結び付けないように配慮したい。整理した課題には、委員に意見をいただいて優先度を付けられたらと考えている。

4) その他

- 第3回検討委員会は2月中旬の予定である。日程調整については改めてご連絡する。

以上

第3回検討委員会 議事録

1. 日時

2022年2月28日（月）14：00～16：00

2. 場所

ウェブ会議（Microsoft Teams）

3. 出席者（順不同、敬称略）

齊藤（神奈川大学）

黒川（東京海洋大学）

早船（森林総合研究所）

鈴木（ノースジャパン素材流通協同組合）

横谷（西垣林業）

伊東、吉村（伊万里木材市場）（代理出席）

永島、長谷川、枝窪（林野庁）

品川、朴（記録）（MRA）

4. 議事内容

- 1) 第2回検討委員会議事録の確認
- 2) ヒアリングの結果報告（宮崎県）
- 3) 報告書構成案について
- 4) 調査結果及び課題について
- 5) その他

5. 配布資料

番号	資料名
資料1	第2回検討委員会議事録（案）
資料2	ヒアリング結果要点整理（宮崎県）【取扱注意】
資料3	報告書（現状版）【取扱注意】
資料4	3地域の横並び比較表（現状版）【取扱注意】

6. 決定・確認事項

◇ 林野庁挨拶

木材の輸送費の実態を把握するため委託した調査で、ヒアリング結果から客観的な根拠に基づく積算は少なく、輸送業者は非常に弱い立場で産業を支えていることが分かった。木材輸送は木材産業を支える重要な事業であり、木材輸送を木材産業とともに成長させていきたい。本検討会のまとめとしては、ヒアリング結果そのものが非常に重要であり、その中で流通の効率化に当たってボトルネックとなっている部分が少しでも明確

になると良い。

1) 第2回検討委員会議事録の確認

- 第2回検討委員会議事録案に関する確認が行われた。修正意見について3月4日（金）までに事務局にて受付することを連絡した。

2) ヒアリングの結果報告（宮崎県）

- トラック、重機の購入価格値上がり状況について、数値が大き見えるので、内容について再度確認いただきたい。
 - 正しくは、4～5年前と比べて200～400万円程値上がりしたとのコメントがあったため、報告書を修正する。（要対応）
- 宮崎県トラック協会の木材輸送部会では、林野庁に意見具申等はしているのか。どのような活動をしているのか。
 - 林野庁への意見具申等は無く、輸送業者同士の情報交換等、横のつながりを保つ役割をしていると聞いている。
- 過積載への対応については、産業の健全化という点では、取り組んでいかないといけない内容に思う。そうならば、生産性が高まる方向に支援することが必要だが、支援が適切なところに行っていないなら、是正すべきだろう。

3) 報告書構成案について

- 課題の整理で、一番重要なキーワードが輸送となっていると思う。輸送の構成要素ごとに、車両、拠点・土場、林道・作業道、ヒト・給与等で整理をしていくと全体としてどのような課題があるかが見やすくなると思う。その中で、出来れば、一般の輸送と木材輸送で異なる課題が何かが分かるように書けるとよいのではないか。
- 林道を走るが距離と時間が効率化を妨げている。林道の整備について、運送業界からの意見が挙がってこない状況になっている。これを取り上げてもらうことが重要だと考えている。林道の管轄は林野庁だということをしっかり位置付けてまとめるべきだと思う。

4) 調査結果及び課題について

- 一般流通では働き方改革による所定外労働時間の上限規制について、全体の2割程度の輸送事業者がこの上限を遵守できていないと言われている。また、今回ヒアリングを行った各地でも、働き方改革への対応を受けて、輸送力は減少すると考えるか。
 - 東北：国産材の供給量は増加するとみており、それに合わせた輸送体制は必要である。林道の入口に中間土場を設けて、そこで山から出てきた材をまとめて大型車に乗せ換える大、量輸送するしかないかと考えている。働き方改革への対応を受けて輸送量が減少することに対しては、輸送方法を変えるのかと思う。
 - 九州：作業時間が以前よりも限られる、グラブ操作による集材が必要、車両も高騰ということで、需要に対して木材の生産力が追い付いても輸送力が追い付かなくなる可能性がある。いわゆる

るウッドショックで国産材への需要が増えても集材にいけないこともあった。

- 近畿：林業自体の問題が解決しないと、なかなか輸送までは解決に至れない。林道を開設しても、その維持管理は市町村になるため、市町村の管理体制も出来ないと解決に至らない。これまで市場を中心とした供給体制であったため原木市場が集積場を兼ねることは引き続き必要な地域である。
- 林道について、総務省にて「農道・林道の維持管理に関する行政評価・監視（令和２年）」を行い、その結果に基づき農林水産省に維持管理について対応を求めた※。輸送力を確保していくという意味でも、林道の整備に関する課題を報告書の中にしっかりと書いておくべきだと思う。
- 国土交通省の「持続的に事業を行う際の参考となる標準的な運賃の告示」では、輸送事業者から運賃以外の附帯作業も明記して請求等、適正な運賃料金の収受を推奨するということが、現状においてはなかなか適正に収受できていないということだと思う。書き方を工夫した方がよいだろう。
 - 市場では積み込み料を運賃とは別途請求しているが、山土場での積み込み作業等については運賃に含まれていることが圧倒的に多い。山土場から運搬されるまでにどの程度時間を要するか、山土場での材の滞留が生産性に関わる。実際には輸送業者と素材生産業者のどちらか積み込み対応しやすい方が行っているのが実態である。
- 一般輸送との違いで記述する内容について助言するとすれば、木材以外の一般貨物における輸送の指標と、木材輸送の指標を比べて、効率性を比較することが挙げられる。例えば、総走行距離と実積載走行距離の比較や積み荷の状態等が指標となる加えて、輸送に利用する車両の一般価格や減価償却費等について公開されている資料等も比較すると参考になるかと思われる。
 - この節は、一般輸送でも困っていること、木材輸送だけが困っていることが区別されるように整理することが必要と考えて設けている。指標の比較データは、追加で文献収集が必要であり対応は難しいが、林野庁と協議のうえ、必要ということになれば、前段の文献調査の章に追加を検討したい。
 - 運送のドライバー以外の観点でいえば、運送事業者は事業者としても他の業種に比べて利益率が低いというのは課題である。林業発展のためにも利益拡大を含めて幅広く検討する必要がある。

※令和３年４月には、勧告に対する改善措置状況（１回目のフォローアップ）の概要について、報道発表された。

https://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/hyouka_030420000148744.html

5) その他

- 第３回検討委員会を持って本事業における検討委員会は終了となる。
- 第２回検討委員会の議事録案を含め、報告書の記載内容についてご意見がある場合は、３月４日（金）まで事務局にご連絡いただきたい。
- 今後については、事務局において本日の検討会意見と、追加の意見を踏まえて報告書を修正し、修正案について委員の確認を得る。

以上

● ヒアリング結果横並び表

[illegible]

令和 3 年度林野庁生産流通構造改革促進事業のうち木材の輸送実態調査報告書

2022 月 3 月

エム・アール・アイ リサーチアソシエイツ株式会社
マネジメント事業推進部
