次回（次年度）協議会の提案事項（案）

○今回制定された改善基準告示により、これから生じる事象につきどのように対応をしていくかが解決策を模索することになるが、単に国から要請行動を行うだけではなく、特定の分野にターゲットを定め関係者で議論をし、解決策を見出すことも重要ではないか。

○数多くの報道にも取り上げられたが、先般開催された「持続可能な物流の実現に向けた検討会の中間報告」の中で、NX 総研が示した資料によれば、輸送能力を荷物・エリア別で算出した場合に農産品がかなりのウエイトを占めており、加えて中国地方が２０パーセントとかなり高い数字が示された。

（※資料抜粋）

（１）不足する輸送能力（全体）

	不足する輸送能力の割合	不足する営業用トラックの輸送トン数
2019年度データ	１４．２%	４．０億トン

※拘束時間を3,400時間とした場合、不足する輸送能力は5.6%、不足する営業用輸送トン数は1.6億トンと見込まれる。

（２）不足する輸送能力（発荷主別）（2019年度データ）

業　界	不足する輸送能力の割合
農産・水産品出荷団体	３２．５%
建設業、建材（製造業）	１０．１%
卸売・小売業、倉庫業	９．４%
特積み	２３．６%
元請の運送事業者	１２．７%
紙・パルプ（製造業）	１２．１%
飲料・食料品(製造業)	９．４%
自動車、電気・機械・精密、金属（製造業）	９．２%
化学製品(製造業)	７．８%
日用品（製造業）	０．０%

（３）不足する輸送能力（地域別）（2019年度データ）

地域	不足する輸送能力の割合
北海道	１１．４%
東　北	９．２%
関　東	１５．６%
北陸信越	１０．８%
中　部	１３．７%
近　畿	１２．１%
中　国	２０．０%
四　国	９．２%
九　州	１９．１%

○中国局管内の岡山県については承知のとおり、フルーツ王国ということで全国的にも認知されており、ぶどうや桃などが地域経済を支える品目となっており、将来的にこれらの産品の出荷が労働時間の制約で運べなくなれば、地域経済に一定のダメージが出ることが予想されるため、岡山県内の農産品（とりわけ果物関係）がどのエリアにどの程度運ばれており、今後労働時間の規制がかかった場合にどれだけの損失が生じるかなどを調査し、具体の対応策を議論してはどうか。

○将来的に、関係法令が整備され、運送事業者のみならず荷主に関しても一定の計画の策定が義務付けされることを前提に中央で議論される方向で話が進んでいる現状もあり、現段階である程度のエビデンスの整理をすることで荷主・運送事業者・その他関係者にとって三方良しの取り組みになるよう現時点から整理をおこないたい。なお、本件については農水省や JA といった関係者の協力も必須であり、次回協議会に参加を頂くことで調整を進めたい。