

令和元年度第 11 回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善  
佐賀県地方協議会」における発言内容

(令元. 10. 10 佐賀第二合同庁舎)

1 【荒牧座長】

それでは、議事次第に従いまして進めて参りたいと思います。最初に「取引の適正化に係る各種施策」について説明をお願いします。

九州運輸局からの説明

議題 1 取引の適正化に係る各種施策について

資料 1 の内容

1. トラック産業の現状について
2. 自動車運送事業の働き方改革について
3. 取引環境・労働環境改善のための取り組みについて

2 【荒牧座長】

どうもありがとうございました。それでは今の説明について、何かご意見、ご質問ありませんでしょうか。

3 【小野教授】

今のご説明があった資料の中で、私の方でも把握している情報等を皆さんにご披露したいと思います。

資料 1 の 6 ページ目について、これは昨年 6 月の法改正の内容でございます。ご承知の通り、今年の 4 月から大企業においては、この労働時間の関係は適用されております。運転手は別ですが。注意事項として、運転職以外については、中小企業につきましても、来年 4 月からこの 720 時間が、特別条項があったとしても、最大上限として適用されます。また、トラック協会の方で、法改正に対応してアクションプランを策定しておりまして、その解説編に基づいて、全国色々なセミナーが行われているようでございます。それについて質問があった重要な事として、運転職以外の仕事もやっているような、兼業みたいな社員の方、従業員の方がいらっしゃって、どちらが適用されるのか、ということがありました。

もしも、運転職以外とすると、来年の 4 月からもう 720 時間が適用されてしまいます。ドライバーとしての時間、そしてドライバー以外としての時間というものをしっかり兼業の方は時間の実態を把握しておかないと、720 時間が来年から適用されますので、そここの注意ということでございました。4 年半後にドライバー職として適用かと思っていたら、来年から対象になっていた、ということがありますので、是非、注意していただけたらと思います。

それから、この資料でいけば、7 ページ目になります。ここには、改善基準告示があります。これにつきましては、ドライバーの働き方のルール、運転の仕方、拘束時間のルールでございます。ドライバー職につきましては、2024 年の4月から法律が適用ということになりますので、それまでは、このルールで行きますが、厚労省の方に労働政策審議会の元で、この改善基準告示は4年半後の改定を見据えて、来春改善基準告示見直しの委員会が立ち上がるという風に聞いております。その動向もよく注視しておかないと、このルールが今から変わっていきますので、特に原則の13時間、16時間が最大、15時間超えは一週間に2回、それから月間だと293時間が最大、年間だと3516時間です。そういうところにつきましては、労働時間との関係、時間外労働との関係が強いということで、見直される予定でございますので、実質的などころについての意見も持ちながら、かつ、注視していく必要があるというように思っております。

それから、14 ページと15 ページについて、先程ご説明もありましたが、これは荷待ち時間と荷役作業の記録を乗務記録に記載しなさいということです。これは最大積載量5トン、あるいは総重量8トンという車に限定されておりますけども、これはどちらかといったら、荷主の問題でこういうことが発生したということ、ある意味先程の標準運賃と同じように、附帯作業、あるいは待ち時間の有料化という問題に対するしっかりとした証拠として考えることができますので、記録は義務付けということですけれども、是非とも事業者の方々については、支援策というような形で捉えていただいて、この車両の条件に合わない、あるいは2トン車、あるいは1.5トン車につきましても、しっかりこれを書いていた方がいいのかなというように思っておりますので、是非乗務の記録を行って欲しいと思います。

最後にもう一つ補足しておきますと、昨日貨物課から発出されましたITツール活用ガイドブック、これは、昨年12月から私の方で取材・執筆しています。実はガイドブックともう一つ、そのうち公表されると思いますけど、55分のビデオを成果物として作っております。その中でたくさんの全国の事例があるのですけれども、九州の中でいえば佐賀県にも実は私が撮影・取材に来ております。一つは富士貨物自動車さんにビデオにも出演していただいております。それからITの導入を支援して入れていただいたのが、佐賀県の貨物自動車協同組合さんです。そこのIT担当者さんにも出演していただきました。この二つが入っています。九州の中ではあと二つ入ってまして、長崎県の幸運トラックさんをお願いして出させていただきました。それからもう一つは、福岡の柳川合同さん、こちらの方はビデオではないのですが、ガイドブックに掲載しております。九州では四つの事業者、または団体の方に、このガイドブック、またはビデオの中で、その成果として話していただいている、あるいは取材に協力いただいているということなので、是非ともこのガイドブックご覧になっていただきたいと思っております。

#### 4 【荒牧座長】

他にありませんでしょうか。どうぞ、お願いいたします。

5 【佐賀運輸株式会社 田中委員】

佐賀運輸の田中と申します。

トラック運送業の適正運賃についてご説明ありましたけれど、ここに（中央の）委員さんも隣にいらっしゃいますが、大体いつごろにきちんと出るのかなど。というのが、今、荷主さんと運賃交渉をやっていますが、荷主さんも適正運賃を見てからと仰るんです。ですから、その辺りのある程度の時期が、来年の4月なら来年の4月とかが分かれば、こちらの方も交渉し易いかなという気もしますので、その辺りがどういう状況かわかりませんが、分かっているのであればお願いしたいと思います。

6 【荒牧座長】

どうぞ、お願いいたします。

7 【九州運輸局 貨物課 佐々木課長】

正直なところ、我々の所にもいつまでというのは全く上の方から情報が来ておりません。むしろ、報道発表では、年度内にとこのような記事もございますが、自動車局長は、前回の記者会見で年度内にとこのことを述べているみたいですが、あくまでも努力的なところだろうと思います。法律が昨年12月に施行されておりますので、2年以内ということになっておりますので、時間はあるのですが、非常に強い要望が皆さんからありますので、出来るだけ早くということ動いていることは間違いございませんので、我々も情報が入り次第、皆様にはご提出したいと思ひますし、1回作った時に運輸審議会等に掛ける必要があるという風にも聞いていますので、1回出来上がったなら皆様にお見せするという形になるかなとは思っております。

8 【荒牧座長】

馬渡さん、何か情報かあります？

9 【佐賀県トラック協会 馬渡会長】

今のところ、国交省さんにボールはありますので、鋭意やられていると思ひますけど、我々も全ト協の方からお願いしているのは、我々の業界が人手不足、それから他の産業より2割安い賃金、2割長い労働時間と、単純に言えば4割ぐらい賃金が上がれば一般の方と同じような賃金をもらえるということになります。その辺をきちっと意識をしていただいて、標準的な運賃をいただければ賃金も一般の会社と同じように貰えて、若い人が業界にも入ってきていただけるというような運賃をいただけないと、結局、益々安い賃金で長い時間働くというと、若い人に敬遠されつ放しという結果になりますというお話はさせていただいております。そういうお話も加味して、是非考えていただければなという風に思っているところです。できれば2月くらいに成案が出てくると、3月とか4月とか、4月始まりでされ

るところが多いので、新年度から新しい運賃ベースという風なことも考えていただけるのかなど。これが、4月とか5月になると、再来年まで待ってねと言われかねませんから、出来れば2月一杯くらいまでに出していただければ嬉しいと、お願いはしています。

#### 10【荒牧座長】

やっぱり、先程言われたみたいに、横にらみというか、荷主さん達はそんな風に見ておられる雰囲気は感じられますか？

#### 11【馬渡会長】

感じます。我々も運賃とか附帯作業料金を別にして下さいとかいう話は出来ても、運賃そのものを、例えば、消費税が10月に上がりますので、変更をお願いしますと言っても、消費税込みで決めているのですけれども、いずれにしても、その標準的な運賃が決まってから一緒に考えようかと仰る所もあります。消費税分を今改定して、来年になって知らないと言われるよりは、来年きちっとお願いをした方がいいかな、とかですね。色々思っているところですけども、多分、大企業さんは別として、中小の荷主さん達は、総じて横にらみをしながら来年4月以降どうしようかなと思われているのではないかと思います。

#### 12【荒牧座長】

ありがとうございました。出来るだけ早く先程の要求が出ているということ、是非お伝えいただいて、そんなにゆっくり出来るような状況ではなさそうだということをお伝えいただければと思います。他に何かありますか。

少し時間が押していますので、次のところに行って、戻ってからでも構いませんので、よろしくお願いたします。

それでは、2番目の議題、「中央における輸送品目別懇談会の検討内容」について事務局からお願いいたします。

#### 九州運輸局からの説明

##### 議題2 中央における輸送品目別懇談会の検討について

##### 資料2の内容

1. 荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組みについて
2. 対象輸送品目ごとの課題について

#### 13【荒牧座長】

どうもありがとうございました。

今のことについて何かご質問、ご意見ありませんでしょうか。どうぞ、お願いいたします。

#### 14【馬渡会長】

この懇談会は、中央の協議会とは別に、色々荷種ごとにやっていただいているという風にお聞きしています。色々な良い例が出た場合に、我々の業界、地方協議会にも下ろしていただきたいものもあるのですけれども、直接その業界の中でも下ろしていただきたいと思っています。こういう風に業界の代表の方が多分出ておられると思いますから、業界の中でこういう風にして労働時間を削減しようとか、手間暇をこうしようとか。

それと、パレットを統一しようと言うと、かなり色々な荷主さんがいらっしやいまして、うちはもうこれに合わせて色々な機械等が決まっているからという風に仰る場合も多いものですから、なかなか簡単にそれぞれの会社でされるというのは難しいなという風に感じています。やっぱり業界ごとでこういう風にやらないといけないよと決まった後、その業界の中で垂直に下ろしていただくのも大事なんじゃないかと。我々運送業界は、こういう協議会を通じて下ろしてきていただくという場合もあるのでしょうかけれども、荷主さんの業界でしっかりと縦に下ろしていただきたいなという風に思っています。その辺はどのようになりつつあるのでしょうか。

#### 15【九州運輸局 貨物課 佐々木課長】

我々もこの懇談会については、大変恐縮ですが、今のところ直接荷主さんと接する機会を得ておりません。今、本省サイドでこういう取組みをやっていまして、その取組みの第一段階として、今日の協議会で地方の課題等を抽出して、そこで検討して下さいという風になっておりますので、まずは、地方でどういった問題があるのかというのを我々が今日お聞きをする。そして、それをまた本省の方に上げて、それをまたフィードバックしてもらおうというようなやり方が一つあるとは思っています。今、九州管内で農産物の関係の懇談会を立ち上げております。

今後は、もしそういったことになれば、こういう食品加工の懇談会を中央で立ち上げて、検討していくのもいいのかなというように考えております。

今後の方向性については、今のところははっきり申し上げられませんが、まずはその地方の課題を抽出する。そして、それを我々も把握して今後の方向性に結び付けていくということをしていきたいという風に考えております。

#### 16【荒牧座長】

他にありますか？はい、どうぞ。

#### 17【株式会社ミヤハラ物流 宮原委員】

ミヤハラ物流の宮原でございます。

私の仕事というのが、正にこの加工食品の流通をやっておりまして、物流センターから小売の店舗の方へ配送するという仕事をしております。

その中で、この資料の8ページから問題提起を色々されておりますが、その通りだと実感しております。その中で、リードタイムの延長で、N+1、N+2ですね。この件での見直しというのもあるのですけれども、他にも非効率にさせているものがありまして、一つは配送頻度です。前日にオーダーいただいたものを毎日同じところに持って行かなければならない。毎日持って行くことによって、大分小ロット化するわけです。一店舗に持って行く物の量が、小ロットとなってしまうので、その辺のところも見直す焦点に入れてよいのではないかという風に思います。

ただ、難しい問題もあります。というのは、生鮮物、日配物ですね。お肉であったりとか、お豆腐であったりとか、ああいう賞味期限の短い物は、やっぱりどうしても小ロットにならざるを得ないので、賞味期限の問題も、先に出た問題も含めて、包括的に考える必要があるのかなという風に思った次第でございます。

それと、発注条件の見直しに関する検討のところ、波動のところですかね。波動のところ、要するに繁忙期だとか、繁忙期じゃないとかがあります。やはり、クリスマスには鶏肉がものすごく売れます。そういった物は仕方ないのかなと。お盆も、正月も、夏休みも、まあしょうがないのかなという風に思いますけれども、やはり商習慣のところですね。こういったところは、やはり見直しは必要なのかなと。

物流センターをしていると、その期変わり、倉庫は保管料等が発生しますので、どうしても期日を決めるのですね。そうすると、期日を決めて請求するものですから、例えば、10月の30日には物を入れずに11月の1日にたくさん入れておこう、といったことが発生します。そういったことで、大体、倉庫・物流センターというのは、こういう格差が生まれてくるので、そういったものがまた新しい請求形態とか、商習慣を作るといのも一つの手法のかなという風に私も考えてはみました。

それとお店、逆に小売の方へ運ぶ時には、やはりそのお店も月棚卸をされます。それで、月棚卸をやって、月に払うお金をできるだけ削減しようと努力されます。そうすると、31日の発注は極限まで絞られます。それが1日になると、もう1日だから発注しようということになって、大体30日が忙しくなくて、1日は大体物量が多い。大体ナショナルチェーンさんや色々なファーストフードとかは、そういった傾向にあるといったことも考えていただければという風に思っております。

#### 18【荒牧座長】

いいですか？はい、是非お願いします。

#### 19【株式会社戸上電機製作所 江口委員】

戸上電機の江口といいます。

今のお話はですね、お客様の方が毎回定期的なお客様ということで、対話が出来やすいのかなという風に思っております。逆に、我々の業界というのは、資料の44ページ辺りにあ

る建設資材に近いような業界でございまして、お客様というのが工事現場になります。工事現場ということは、毎回違うお客様なのですね。毎回違うお客様ということでは、なかなか連携が取れない。着荷主の問題とよく言われていますけど、その部分が我々も非常に苦慮している部分が、今非常に問題になっている部分ではないかと思っております。

更には、建設資材という分野では、荷物が大きいのですね。俗に言う箱車には乗らないような物。平車でなんとかぎりぎり高さ制限以内でなんとかなるというような物が多くございまして、なかなかそういう物だと、トラックも確保しづらいという部分も非常に苦慮をしているような状況でございます。

東京辺りですと、佐賀から中1日くらいで行って、東京で荷物を降ろして戻ってきてちょうど長時間労働にならないくらいなのかなという風に思いますが、東北、北海道というようになると、やはり時間を超えてしまう。それでは、フェリーを使ってとか、非常に厳しい状況であるのが、今、我々の業界では課題になっているのかなと。そういう部分を解決するには、フェリー、あるいはリレー輸送とか中継輸送、そういったものがなんとか今後は発展していただくと、我々としても非常に長距離輸送をやりやすくなるのかなという風に思っている次第でございます。

## 20【荒牧座長】

よろしいですか？

ここの部分について、どこでどういう議論がなされて、どの程度まで進んでいるかという情報が、一番欲しいのだらうと思います。

ここでもパレット化の話が出てきていますが、どなたかがこの業界だと難しいと言って止まってしまったら、もう何も動かない。でも、難しいことは皆さん分かっているしやると思います。それぞれのところで独自に開発してきた物を、統一化しようとしたら、どこかでズレが出てくる。しかし、それをやらないと、所謂上からでもきちっとやるか、あるいは、プログラム、タイムスケジュールをきちっと決めていかないと、全然先に進まないような気がする。難しいことはもう初めから分かっているわけです。今までは、多分運送業者さんたちのフレキシブルなやり方でやってきたのだと思います。それだけではもう間に合わなくなってきている認識があると、それはもう是非、国交省さんの方で、いつまでに、どういうことをやるのかということのタイムスケジュールをきちっと決めてやらないと、なかなか事業者の方が希望を持たずにいくような気がするので、先程最初に言われたように、スケジュール的なものというのをもう少し明確にするように中央でしていただくと。

それで、運送事業者で出来ることはすでにおやりになっていると。もう死にもの狂いでやっておられると思いますので、荷主さんみたいに出す側も、必死で考えておられると思いますけど、どこかで共有化しないとちょっと難しいのだらうなと思いますね。

どうぞ、お願いしていいですか？

## 21【佐賀県農業協同組合 岸川次長】

J A さんの物流部署の岸川と申します。

農産物物流の課題は、皆さんご存知と思いますが、生産量が天候に左右され、また、生産物によっては、多品目かつ小ロットのためにトラックの手配に苦慮しております。

青果物は、品質の特性上で腐敗や傷がつきやすく、温度管理が必要であり、消費者ニーズの鮮度や味を重視、多頻度少量で購入等により、生産者及びトラック輸送者に大きな負荷がかかっています。また、卸先が遠隔地で時間を要するため、高速道路を利用しているため、別途高速代金が必要であり生産者の負担は大きいです。

また、農産物の出荷前や入荷時における積卸し作業は、手作業が主流となって、その作業に重労働かつ長時間を要するため、トラックドライバーへの負荷が大きく、非効率な点が課題であります。これを解決する手段として、パレット化輸送がありますが、パレットの管理、パレットのコスト等でなかなか進んでいないのが現状であります。

今年度は、青果物物流会社にて玉葱輸送のレンタルパレットを一部利用して、トレーラ車両にて効率的に輸送した経緯があります。

パレット化は時間短縮等のため、どんどん活かさなければならぬと思っています。ここは何とか打開したいと思っておりますが、パレット管理棟を考えると、全国的に動かないと難しいと認識しております。

## 22【荒牧座長】

これは、我々のところで多分一番大きな課題だと思っておりますので、どうぞ。

## 23【小野教授】

それでは一言ということで、多分資料 3 と関連してきますが、全国の動きが今ご紹介ありました。

加工食品、あるいは紙パルプや建材については、商品自体の管轄は基本的に経済産業省です。当然、農水省の流通システムが関係してはいますが、その時に、九州の特徴と言うと、佐賀に限らず長崎、宮崎、大分、熊本、鹿児島もそうですが、やっぱり農産品というのは、大阪、あるいは名古屋、東京という大市場への出荷輸送を担っている物流業者から見れば、とても大きいマーケットになっているので、中央の動きにある経済産業省を中心としたような商品、ラインナップではなくて、農産品というのも、重点項目は加工食品となっておりますが、プラスアルファで是非取り上げていった方がよいのではないかと考えています。

実際にパイロット事業でも、大分、熊本、そして宮崎、長崎において、農産品の品目を取り上げて実施しています。

先程のパレット化について言えば、ある県の J A 県央さんでは、1200×1200 を使っている。選果場でもです。これでは結局大型トラックに乗らないということで、一貫パレチゼーションのパイロット事業を行うために、わざわざ 1100×1100 に積み替えて実施した。中央

卸市場も、大阪の市場でも、1100 だったら仮置きをしてくれるという約束のもとで、1100 に積み替えて、16 パレットを大型に乗せて持って行ったと。わざわざそういうことをしなければいけない。ところが、パレタイザーの機械が、1200×1200 対応で、1100 にはならないという J A さんがあった。次の機種に選定委員会の意見は入れていくということで、すぐには出来ないのですが、ちょっとした時間の後には、一貫パレチゼーションになっていくのかなと思っています。だから、資料3でも取り上げて行って欲しいと思います。

## 24【荒牧座長】

多分このテーマ、生鮮食品であるとか、色んなところが議論のテーマになっていると思います。ある意味でいうと、今まで運送業者さん達が吸収していた、ズレみたいな物が表に出てきたから、もう運べなくなったよということになると、荷主さんとの共同作業が必要になるだろうと思います。私は技術屋だから、やっぱりブレイクスルーのためには、きちっとした技術の開発が必要だと本気で思っていますね。

例えば、自動運転車であって、寝ながら高速道路を走れるから、連続運転の負荷が掛からないとか、それはもうすぐできると思います。私が知っている富士町にある企業さんは、とにかく九州の農業は東京だけを見ているから駄目で、そんなことをしていたらもう輸送で負けてしまうと。だから、アジアの方に送ろうと。そうしたら、飛行機でしか今のところは農産、生鮮食料品の輸送は駄目だけど、それを船で送って、1 か月半くらい輸送にかかっても、中身が絶対に変わらないという自信がある物を作り上げた。だから、船での輸送であれば、船に乗せるだけでおしまいという仕組みを作ったので、やっとな輸出というものが問題になるようになってきた、ということを言われたのです。

こういう考え方で農業の問題を解決できる。いわゆる東京、大阪を目指すだけではなくて、当然関東の企業の方が近いから、そちらの方が有利だということでもやるのではなく、本当に品質のレベルが違っていると、4 倍でも高い値段で売れるというような物を送るということを、本気で考えている人達がいて、技術開発が一定のところまで進んでいるとかを聞くと、物流のネックになったところを逆手に取って、アジアの富裕層を相手にして、日本のおいしい農産物を買って、そういう発想が出てくるというのがすごいと思います。そして、色んなことを組み合わせてやっていく九州の農業等の付加価値を、どんどん上がっていくということが考えられたらいいなと思います。

もちろん、おいしい物を東京に送ってあげていいけれども、そういうネックになる部分があるならば、九州から一番近いアジアを狙って船で輸送するというのは面白いなと私が感動した話ですので、そういうことも一緒に何か考えていくといいのかなと思います。

私は、いわゆる公共交通機関としての佐賀のバスがそのうち立ち行かなくなるとずっと思っていましたけれど、どうやら自動運転でやれるのだったら存続できるというところまで来ましたので、そういう新たな展開が起こることも期待しています。トラック業界さんは存続するに決まっているのだけれども、若者達が入って来ないで、労働力の方で立ち行か

くなることが考えられるから、みんなで知恵を出し合ってやることになるのだろうなと思っています。

ということで、ちょっと余分な話でした。ただ、先生が言われたみたいに、ここは多分、九州の場合は、生鮮食料品とかそういう物の、輸送についてのテーマが合っているのかなと思います。

それでは、3番目の議題に移りたいと思いますが、よろしいでしょうか。

ここが一番大きなテーマかもしれません。「佐賀県地方協議会における検討テーマについて」事務局の方から説明をお願いします。

#### 佐賀運輸支局からの説明

##### 議題3 佐賀県地方協議会における検討テーマについて

##### 資料3の内容

1. 令和元年度 佐賀県地方協議会の取り組みについて
2. 加工食品物流の課題【佐賀県】
3. 加工食品物流の課題の発生個所

#### 25【荒牧座長】

事務局の方からこういう提案がありましたけれど、皆様方いかがでしょうか？

これは、今からここで議論していくテーマをこれに絞っていきましょう、ということではないんですか？

#### 26【佐賀運輸支局 松原首席】

そうですね、加工食品をテーマとして、先程もいくつかご意見が出ましたけれども、同じような形で実際どうなのかというところと、新たな別の課題があるとかそういうものがあれば意見をお聞かせいただきたいと思います。

#### 27【荒牧座長】

これは、先程中央の方で言われた、対象輸送分野「加工食品」「紙パルプ」「建設資材」というものの中から選んで議論しましょうということによろしいのですか？

#### 28【佐賀運輸支局 松原首席】

そうです。その3分野の中から佐賀県の地方協議会として「加工食品」を選ばせていただいて、加工食品について議論していただきたいと思っております。

#### 29【荒牧座長】

はい、どうぞ。

### 30【小野教授】

特に反対はしないのですけれども、先程、私から言わせていただいたように、資料3というのは、この佐賀県におけるテーマで、これだけでよいのか、加工食品の問題点、課題の意見ではなくて、まず、取り上げ方として、加工食品だけでよいのか、加えてやはり特徴的な青果物、農産物もやった方がよいのではないかと、というところについて、皆さんのご意見を聞いていただけたらと思います。

### 31【荒牧座長】

先程の意見からすると、加工食品もそうですけど、それと同時に生鮮まで含めて食品分野のことについて議論しましょうということで、少しはみ出してもよいのではないかと、そういう議論を皆様と話し合えたら。パレット化の話にしても、生鮮食品と加工食品とでは、少し違うかもしれないけれど、まとめて考えていければ。

いずれにしろ、先程から少し出てきたように、色々と発注したものが小ロット化しているとか、そういうものも含めて食品全体でやっていく方が佐賀にはふさわしいなということでもよろしいですか。

### 32【株式会社ミヤハラ物流 宮原委員】

加工食品のサプライチェーンとなると、地域性が出るという観点で言うと少ないのではないかと思います。

### 33【佐賀運輸株式会社 田中委員】

私も、加工食品に限定されると、そんなに数も多くないし、規模によっては、地元で対応する加工食品、それから、東京、大阪まで持って行く加工食品とで全然違ってくると思います。

パイロット事業を28年度に実施した社長と、パイロット事業をやって改善されたのかとこの前話をしました。そうしたら、やっぱり運送業者と発荷主である自分達は、ある程度理解して色々やろうと思うけど、着荷主さんが駄目だと。それで、ここが一番心配していることは、同じ時間帯に持って来いと言われることです。例えば、東京に3か所。これは無理です。そうすると2か所降ろししか出来ないんで、10トン車で10トン積みなくても、7トン500とか、それくらいでもう持って行かざるを得ない。そうすると単価辺りが全く違ってくる、そういう話をしていました。

ですから、午前中だけしか荷受けをしないという所はけっこうあるそうです。だから、先程も出ましたけれど、やはり一日中荷受けはしてもらおうと。それで、12時を過ぎたらもう駄目だよと言われて、翌日回しにされるというのはとんでもない話ですよ。それで待機を強いられるとかです。そんな話をしていました。

私が直接仕事をしているわけではないですけど、その社長と話していたら、そういう課題

がやっぱりあると言っていました。ですから、加工食品というのは、もう限定されてしまうから、今、小野先生が言われているように、全体的に農産物も含めてやった方がよいのではないかと思います。

#### 34【佐賀運輸支局 松原首席】

1つ以上のテーマですので、全然問題ありません。この3つから選ぶとしたら、加工食品だということで、農産物も含めてお願い出来ればと思います。

#### 35【荒牧座長】

はい、それではそういうことでいきましょうということで、よろしいでしょうか。

先程少し建設系の話も出てきましたけれども、佐賀で統一してやるとすれば、そういうところが一番大きい。

ということで、次の労働時間等の説明会の実施について、説明を聞きたいと思います。事務局の方からお願いいたします。

#### 佐賀労働局からの説明

##### 議題4 労働時間等説明会の実施等について

##### 資料4 道路旅客・貨物運送業に対する労働時間等説明会の開催等について

#### 36【荒牧座長】

どうもありがとうございました。今のご説明について、何かご質問、ご意見ありませんか。よろしいですか。

これは、明日10月11日、それと29日のメインになっていますけれども、これについても、もう大体意見が先に聞かれたようですので、ここでは先に行かせてもらってよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございました。

それでは、第5番目の議題「食品等の流通合理化について」事務局の方からご説明をよろしくお願いします。

#### 九州農政局からの説明

##### 議題5 食品等の流通合理化について

##### 資料5の内容

1. 物流の現状と政府全体の動き
2. 農産物輸送の現状
- 3-1. 食品流通の合理化に向けた取組について
- 3-2. 食品等の流通合理化に向けた取組

### 37【荒牧座長】

どうもありがとうございました。何か今のところでご質問ありませんか。どうぞ。

### 38【馬渡会長】

食品等の流通合理化ということで、農水省さんがやっと本腰を入れていただけるのかなと嬉しく思っております。

全ト協の方も、今月の21日に検討会があるということで、私も委員として宮崎の牧田会長と一緒に出席させていただきますので、是非、期待をしております。

今、パレットの協議会の方は、やはり卸売市場の方が今までの慣行で、市場まで夜中に来たら降ろす人がいないから、パレットとフォークリフトを置いておくので自分達で降ろしてね、という風にされている。この慣行がなかなか改まらない。向こうも労働力不足、我々も労働力不足ということで、そういう形でしわ寄せがそれぞれの所に来て、卸売市場の方もスーパーさんのしわ寄せを受けながらされているので、我々もなかなか突っ込みにくかったのですけれども、農水省さんの方で音頭を取っていただいて、その辺のところをやるというのは、非常に期待をしています。

ここのビジネスモデルの所まで見ると、注文と決済機能は卸売市場さんが持つだろうけれども、商品に関しては直訴もできるということを考えると、今、佐賀県でも、産地の方でもストックポイントを作っていただいて、そこから配送しましょうということもありますし、できれば卸売市場さんもどこか東京都内の一等地じゃなくて、郊外の空いている土地にストックポイントを1つ作っていただくと、こういうパレットごとに流通とか、混載とか、何でもできるようになると思いますので、そういうことも順々と考えていただければなと思いつつながら、私も中央の協議会の場でそういう風なご意見を述べようかなと思っております。

そうすると、我々の業界も、すぐ降ろしてすぐ次の所に行けるとかですね、すぐ降ろして帰れるとか、そういうことがすごく出来やすくなるのかなと。

大田市場を見られた方もいらっしゃると思いますけれど、昼間に行けば港湾のトラックが延々と並んでいます。市場に入るトラックも並んでいて、大変なことになっている。これを何とか変えていかないと、荷待ち時間とか色々なことを言っても始まらないと考えていますので、是非、農政局さんもレギュラーメンバーとしてこの協議会にも出て来ていただいて、色々なご意見を、この流通検討会と伴にフィードバックしていただければいいなという風に思っています。

### 39【九州農政局 食品企業課 松尾課長】

ありがとうございます。正に今のような話を各県からいただいておまして、やはり、関東、近畿といった消費地側の市場での待ち時間について、非常に長いという話があります。当然、各県ごとに状況は少し違うので、そこはちゃんと汲み取らないといけません、そういった共通の問題については、本省に対して、この各県ごとの協議会や意見交換会の意見を

持ち帰ってもらうというスタイルでやっております。それをどの時点で、どう改善するかというのはなかなか難しい面もあると思いますけど、まずはそういう問題が、九州各県共通してあるということの認識を今まとめておりますし、それはちゃんと本省の方に持ち帰っていただいております。

また、この動きがあって改善されたと思いますが、宮崎県トラック協会がおっしゃっていましたが、パレットの使い方についても、どうしても行方不明になってしまうという状態が多いものですから、持って来た物は責任を持って返していくというようなシステムというものを、1つ1つルールを作りながらやらないといけないという話もようやく出て来ている段階です。それを関係者の中で共通認識にすることによって、資材等々のコストを業界全体として下げていく必要があるということがようやく認識されてきたのかなとも思っております。また、消費市場の方では先程から出ているように、時間指定が非常に厳しいというか、ある程度理不尽な面もあるというところも出て来ておりましたけど、特に宮崎県さんが、今までは3日目には消費地市場に到着しておかなければいけないということを、昨年、全農さんと消費地のユーザーさんの承諾を得て、前日に全部発地市場に持って来れば、4日目には消費地市場に到着するような仕組みを作っている。ただし、そのために必要な予冷库などを整備して品質を確保していくために、冷蔵庫等が相当必要になってきているので、今年、当省の整備事業で冷蔵庫の確保をしているというようなこともあります。そういう産地だけでは改善できないこともありますので、消費地の方に関しては、本省の方に責任を持って進めて行くというようなスタイルを、今、各県でやらせていただいております。また、佐賀県でもトラック協議会さんの方々にご協力いただければと思っております。

#### 40【馬渡会長】

先程も話しましたが、ストックポイントを集約していただいていますので、その様な形で、予冷施設の問題は今からかもしれないですが、ただ、牧田会長と話していると、せっかくそこまでして農家の想いというものを一番新鮮な状況で届けようという、わざわざ予冷までして持って行くのに、市場に行って夜中に降ろしたら、気温が30何度あってもそのままというような状況があります。こちらだけ一生懸命やっても、結局、競り卸して、転送をかけるときには温かいまま流通しているというのが実態ですので、やはりこの食品流通に関しては、産地からも、スーパーさんまで含めて関与していただかないとなかなか難しいのかなと思われま。

それと、スーパーさん達もパレットを返そうという気がないですね。スーパーに売台代わりに積んで、それで邪魔になったら持って帰れ、ですから。我々運送業界側から言いますと、今までの110のパレットを、例えば20枚、30枚も溜めて、急に持って帰れと言われても、帰り荷が積みなくなります。

ですから、パレットはパレットのみで、上手くラウンドで回るようにしないと駄目なのですけれど、協議会でそれを言ってもなかなか実現しない話なので、是非今回みたいに全体を

巻き込んでやらないとなかなか難しいかなと思います。

そういう意味では、先程小野先生が言われたように、この佐賀県は、やっぱり農産物がたくさん各地に行っていますので、加工食品だけではなくて、こういう食品流通の農産物も含めて色々話をすると、今年だけではなく来年もその話でもよいのではないかなと思いますので、是非テーマとしては、大きなテーマでやっていただければと思います。

#### 41【荒牧座長】

どうもありがとうございました。

先程のように加工食品だけではなくて、生鮮まで含めて議論しようという話なので、農水省さんも是非ご参加いただいて、何かいいアドバイスや知恵を出していただければ。情報もたくさんお持ちだと思うので、是非お願いいたします。期待しております。

ほかにどうぞ、ありませんでしょうか。よろしいですか。

はい、この地方協議会で一体何をするかといったテーマと、最後の食品のテーマのところ、今回の非常に大きなテーマだったと思いますので、大体皆様の意見が出たと思いますから、基本的にはこれでよろしいのかなと思います。

他に、今回ここで言うておきたいのだけれどという話が必ずあると思いますが、どなたかありませんでしょうか。

#### 42【佐賀運輸株式会社 田中委員】

労働局の方もいらっしゃいますが、最近一番悩んでいるのが、働き方改革で残業時間が減るということですね。間違いなく減ります。ということは、給料が減るということです。働かせないということですね。それで、最近運転手から、私たちの生活をどうしますかと、結構言われます。それは基本給を上げられたらできるかもしれないけれど、現実的には、今は働いた分しかあげられないよと。それならば運転手は、給料の高い所に替わりますと。それで会社を替わっても、別の会社でも法律は一緒だからと言うのですけれど、やっぱり我々の小・中企業より賃金は高い所もあるし、運転手が辞めて他の所に行きたいというのが、今少しずつ出始めてきています。そうすると我々のような小さな運送会社は、どうなるのかなと思っています。だから、私の考え方はおかしいかもしれませんが、働きたいという者に駄目だと言う必要はないのではなかろうかという気も最近します。運転手から話を聞くと、借金を持っていたり、色々な事情があっても働きたい。土曜も、日曜も働きたい。そんな人も実際います。こういう人達を、一つの法律にはめ込んで、駄目だという事が本当にそれでよいのかなというように最近思います。健康で丈夫な体であつたら、例外的なことも認めるべきではないかなと。本当に最近働き方改革の中で、そんな問題が一気に噴出してきているもので聞いておいていただきたい。

#### 43【荒牧座長】

トラック協会さんよりも、どちらかというと建設業協会さんの方から、同じことを社長さんから聞くのだけれど、駄目だと私はずっと言っている。もうそれは、賃金を上げろとずっと言い続けろと。市とか県とか国に、単価を上げてくれと。一旦下がり始めると、もうどんどん下がっていく仕組みになっている。

市場調査をやって、これぐらい払っていますという、その八割五分くらいで入札するようになっているから、また単価が下がります。ずっと下げていったら、誰もいなくなるから、仕事ができなくなってくるよというところまで追い詰めないと、絶対彼らは上げないよ、というような感じになっていた。それがこの働き方改革で少しずつ変わって来たので、もう少し給料を上げるために、運賃を上げるというところまで行かないと。先程田中委員が言われたように、苦しい所はいっぱいあるのだけれど、どこかで上げていく。そして、消費者に負担を転嫁していても、なお生き残れるような、基本的な仕組みを作らないと、全部が横並びで倒れていってしまう。

ですから、仰ることはその通りで、ずっと我慢してきたのですけれど、言われることをそのまま今までやってきてしまったことが、少し今、歪みになっているから、ここは頑張って合理化していくように。

必要があるとニーズも出てきます。例えば、高速道路の走り方とか、それから自動運転とか、色々な物が必要になって出てくると思うから、皆様方が頑張って自分達で吸収してしまうと、全然次に動かなくなるというような気がしないでもない。というのは、建設業の方では、5、6年前に同じことをずっと言い続けていたので。

仰ることはその通りだとは思いますが、是非、働く人にも、荷主さん達は消費者に転嫁しないと思うのだけれども、そこのところは、皆様が了解してくれるようにしていただきたい。私は、もう了解できそうになっていると思います。トラックの運転手さんがいなくて、運ぶ人がいなかったら困るよねと。それなら少し運賃が上がるのは我慢しよう。そういうところまで追い詰めることがもう出来ているような、もうほぼその段階まで来ているような気がする。もう長いことトラック業界さんと付き合っているけれど、もうあと一歩我慢して、踏ん張っていただいて、荷主さん達も頑張って良いものを作っていただいて、それで上がって行くような格好になればいいなと思います。今がちょうど境目ですから、是非お願いいたします。

運送業の方も、我々建設業の方も、我々は送り出す側。学生を送り出して就職させる側ですけど、やっぱりちゃんとずっと働いて欲しいなという気持ちがあるから、是非そういう形で持続できる、サステナブルな産業として維持していけたらよいかと思いますので、皆様もこちらの方で頑張って下さい。お願いします。

#### 44【佐賀労働局 菊池局長】

この協議会の目的でもあると思いますけれども、トラック業界の問題の一つには、過剰な

荷待ち時間というのがあって、例えば、本来はそういうのがなければ10時間で出来た仕事が、12時間、13時間掛かっていますよというのを、これを本来の10時間で終わる仕事に出来るようになれば、生産性が上がりますと。労働時間を短縮しても、短い時間で同じ成果が上がりますということを通じて、労働時間の短縮も達成するし、生産性も上がるし、トラックの運転手さんの給料も下がることもありませんと。こういうことを目指すというのが、一つこの協議会の目指す所と言うのでしょうか、という風に思っています。言うのは簡単で、実行するところはなかなか難しいところがあって、長い時間をかけてご議論いただいているわけですが、向いている方向はそういうことだろうと思って、私共も参画しておりますので、引き続きよろしくお願ひ申し上げます。

#### 45【荒牧座長】

それでは、事務局にお返しします。