

# 第11回「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」議事録

## 1. 日時

令和3年3月22日（月） 13時30分～

## 2. 場所

鹿児島サンロイヤルホテル 1階「エトワール」

## 3. 出席者

小野 秀昭	(株) 運輸・物流研究室 取締役フェロー
永田 福一	鹿児島県中小企業団体中央会 専務理事
松下 哲也	鹿児島県経済農業協同組合連合会 野菜振興課 課長
大山 康成	鹿児島青果(株) 代表取締役社長
恒岡 良文	本坊酒造(株) 管理本部 副本部長
松元 孝夫	中越パルプ工業(株) 川内工場 工場次長
中村 宇宙	ヤマエ久野(株) 鹿児島支店 次長
鳥部 敏雄	(公社) 鹿児島県トラック協会 会長
上窪 隆之	中越物産(株) 物流管理部 部長
黒木 一正	富士運送(株) 代表取締役
上井 伸一	出水運輸センター(株) 取締役部長
花木 浩幸 (行政側)	マルイ運輸(株) 常務取締役
笹川 一彦	厚生労働省鹿児島労働局 労働基準部長
片山 高幸	国土交通省九州運輸局 自動車交通部 次長
江隈 幸弘 (オブザーバー)	国土交通省九州運輸局鹿児島運輸支局 次長
妹尾 洋介	(株) JA物流かごしま 代表取締役社長
小園 伸二	(株) JA物流かごしま 幹線事業部長
菊池 寅峰	出水運輸センター(株) 代表取締役社長
宮内 茂	出水運輸センター(株) 執行役員部長
松尾 佳典	農林水産省九州農政局 食品企業課 課長

## 4. 議題

- (1) 取引の適正化に係る各種施策について
- (2) 令和2年度の協議会の取組について
- (3) 令和2年度実証実験の報告について
- (4) トラック運転者の長時間労働改善に向けた取組について
- (5) 九州における物流効率化の取組について
- (6) 重点事項PDCAシートについて
- (7) その他

## 5. 資料

- 資料1 取引の適正化に係る各種施策について（九州運輸局資料）
- 資料2 鹿児島県地方協議会における令和2年度の協議会の取組について（鹿児島運輸支局資料）
- 資料3 令和2年度実証実験の報告について（日本PMIコンサルティング資料）
- 資料4 トラック運転者の長時間労働改善に向けた取組について（鹿児島労働局資料）

資料5 九州における物流効率化の取組について（九州農政局資料）

資料6 令和2年度鹿児島県地方協議会 重点事項PDCAシートについて（鹿児島運輸支局資料）

## 6. 開会挨拶

（笹川労働基準部長）

鹿児島労働局労働基準部長の笹川でございます。委員の皆様方におかれましてはご多忙の中、本協議会にご出席賜り厚く御礼申し上げます。本日は、今年度新たに取組みました実証事業の実施についてご報告をさせていただきます。昨年度の協議会におきまして、次年度の議題の掘り起こしを行うことになっておりました青果物について、馬鈴薯輸送の実証実験を、また、平成29年度に実証実験を実施致しました鶏卵輸送のフォローアップとして実証実験をそれぞれ実施致しました。その結果につきましてご報告をさせていただきます。まずは、ご多忙の中、実証実験及びその取りまとめなどにご協力をいただきました日本PMIコンサルティング株式会社様ほか、この実証事業にご参画いただきました各企業の皆様に改めて感謝申し上げます。鹿児島県のトラック輸送を取り巻く環境改善の取組のため参考となる有益な結果となりますよう引き続き委員の皆様にはご協力の程よろしくお願い申し上げます。

さて、昨年来の新型コロナウイルス感染症の影響による自粛要請など、企業の事業活動が縮小し、そのことが企業の事業継続あるいは労働事情にも大きく影響してきております。鹿児島県内におきましては、新型コロナウイルス感染症の影響下において、有効求人倍率は1倍台を維持しつつも雇用調整助成金等の申請が2万件を超えるなど、企業が雇用の維持に努めている一方で、解雇等の見込み者数が1千人を超えるなど、事業所閉鎖等に関する相談も増えてございます。

また、新規求人者数の落ち込みや、求職活動の長期化等が顕在化し、管内の雇用調整は厳しい状況となっております。こうした中、企業における事業の立て直しは優先課題となっております。そのための取組みをしていかなければならない時期と思われませんが、一方で今後の働き方を考え、将来を見据えた準備をしていかなければならないことも事実でございます。ご案内のとおり自動車の運転業務に対する長時間労働の上限規制の適用は令和6年4月1日からであり、猶予期間としてはあと3年ございますが、スムーズな移行のためには、この猶予期間の取組が極めて重要と思われます。また、現在、自動車運転者の労働時間等の改善基準告示の見直し作業も進められているところでございます。長時間労働の上限規制の適用に合わせた施行を予定しているとの情報も得てございます。私ども労働局と致しましても、引き続き業界団体の皆様のご理解とご協力を得ながら、労働時間に関する法制度の周知と理解に向けた説明会等の実施に取り組んで参りますので、団体あるいは傘下会員事業者への案内についてもご協力を得られれば幸いと存じます。

最後になりますが、本日も活発な忌憚のないご議論を賜り、実りある地方協議会となることを祈念致しまして、開会の挨拶に代えさせていただきます。

## 7. 資料説明

「取引の適正化に係る各種施策について」（資料1）の説明（九州運輸局 藤木課長）

(鳥部委員)

鹿児島県トラック協会会長の鳥部と申します。どうぞよろしく申し上げます。

ご説明ありがとうございました。標準的な運賃は、私どもの長年の夢であった適正運賃の收受ということ言えば、国が推していただきこういう制度が決まったということは本当にありがたいと思っています。ただ、残念なことに我々の現実とかけ離れている部分があるのかなと言うことで、特に事業者の皆様においては、どうせやっても無駄でしょという方も結構おられるのが現実です。ただ、皆さん認識されていないのが働き方改革に伴う残業時間の問題とか労働時間の問題、この辺の認識が甘いのではないかと思います。

まず、働き方改革の労働時間削減の問題を全うしていこうと思うと、標準的な運賃というのは決して高い運賃ではないということです。我々業界全体が自分たちで理解して進めていくことが大事であります。そのためには、届出を出してもらおうということで、鹿児島県内でも様々な説明会を今後実施して参ります。まずは会員事業者の皆様にご理解をいただけて届出をしていただくということが大事であります。それに併せて、国、特に国交省の皆様からも荷主企業の皆様に対して、標準的な運賃という認識を、まだ聞いておられない方も結構いらっしゃるかと思いますので、こういう制度ができていますよということを知っていただくことが大事でありますので、広報活動をしっかりお願いしたいというのが1つあります。併せて、先ほどありましたホワイト物流推進運動も労働環境改善には必要なことですので、トラック協会としても宣言しました。各会員事業者についても申請するよう要望しております。今後、標準的な運賃あるいはホワイト物流推進運動の説明会を開催していこうと思っております。参加事業者を増やすためには協会からというよりは国交省や労働局と一緒に声掛けをしていただければ、説明会の参加者も増えることになると思いますので、ご協力いただけるとありがたいと思いますのでよろしくお願いします。

(小野座長)

標準的な運賃は時限措置で国の方で労働時間が2割長く、年間賃金が2割安いというこの業界を改善するためには必要だろうということで、昨年の4月に作っていただいた訳ですが、進めて行くにはまず届出をしなければならぬ。鹿児島での実際の届出の件数はどういう状況か分かる方がいれば教えていただきたい。

(鳥部委員)

170社です。

(小野座長)

届け出ないとどうにもならないということで、まずは第一歩踏み出していただけたらと思います。

(末永委員代理 松下)

鹿児島県経済連の松下と申します。私も標準運賃の関係ですが、先ほどありましたとおり、実勢とはかなり乖離しているという認識があります。日頃から輸送会社の方々にはご苦労いた

だいていと認識しております。常日頃、輸送をお願いしているのは青果物の輸送でありまして市場の方に出荷をしております。値決めについては、我々の方で運賃がこのくらい上がったから高く価格設定しますというのができればいいのですが、青果物の需給バランスで市場が値段を決める仕組みがありますから、市場の方には我々から輸送事情がこういう状況だから高く売ってほしいという話はするけれども、なかなか反映されないという実情もありまして、標準運賃に近づけて行かなければならないという認識はあるのですがそういう実態もあります。

今後、標準運賃を目指して行かなければならないという認識はあるのですが、例えば今後、最低賃金が設けられるとか罰則が施行されるのかという状況があるのかというのを質問させていただきます。

(事務局：九州運輸局 藤木課長)

運賃の罰則については、今のところそのような話は聞いていないが、ただ、運転免許の高齢化が進んでいますので、だんだん運転手がいなくなる。十分な運賃が収受できていない現状において、従業員の賃金アップや車両等への設備投資ができなくなっています。例えば貸切バスのように安全対策への投資が損なわれて事故が多くなっていくと、そういったこともあり得るかも知れませんが、今のところ全く聞いておりません。

(JA 物流かごしま：妹尾社長)

JA 物流かごしまの妹尾と申します。長時間労働改改善等に向けた対応例の中で対応例 1 3 モーダルシフトが書いてあるが、モーダルシフトもたくさんあり、発想のレベルで例えば鹿児島ではフェリーを使わないとどうしても時間の問題が出てくるので、フェリーを使わざるを得ない状況がある。そうした時に考え方として例えば、うちが大阪までフェリーで着くが、10トン車に運転手を乗せずに空でフェリーに乗せて、向こうで契約を結んで他の業者に運ばせるという発想のレベルがこれまでであったし、実際やろうとしたが、荷の所有者の問題やフェリーに乗せるときの条件、向こうに着いた時に運送するための許可など、9カ所ほど申請を出さなければならない。実際、発想レベルはあって「いいよね」となって具体的に動かそうとすれば法律が邪魔をして、許認可は誰がするのか分からなくなって、発想自体は3年前だったが認可が下りるのに丸2年かかった。法的なものを考え併せて我々は実際やっていかなければならないことは分かっている。そういう意味での長時間労働の改善策の法律との連携というところで、具体的にどういったことをしなくてはならないかということを実際やってみて初めて分かったのだが、なかなか前に進まなかったという実情があった。

そのことを踏まえて、他のところでも同じようなことが出てくると思う。そのところをもう少し我々も入るが議論を深めていって取り組める状況の環境整備をやるべきではないかということで、質問ではなく要請です。そういう形を是非お願いしたい。

(小野座長)

確かにフェリーについても無人で行く場合もあれば、RORO 船の場合、元から無人が基本になる。先方の地域では別な業者に差し込んで、あるいは連携して運ぶようなスタイルは改善基準告示も守れるし、全体の労働時間の短縮についても効果があると言われている。中継輸送につ

いても長距離については中間点で実際に別な事業者のドライバーに連携をして、中間点で戻って来るといったやり方もすでに作られていて、その関係のマニュアルも整備されているようなので是非ご覧になっていただければと思う。

## 8. 資料説明

「鹿児島県地方協議会における令和2年度の協議会の取組について」(資料2)の説明(鹿児島運輸支局 井料首席運輸企画専門官)

(鳥部委員)

今年度は青果物輸送、鶏卵輸送の実証実験をさせていただきました。青果物輸送については、鹿児島県経済連の皆様、JA 鹿児島いずみの皆様、JA 物流かごしまの皆様、本当にご協力ありがとうございました。鶏卵輸送におきましては、松原養鶏場の皆様には本当にお世話になりました。野菜というのは、なかなか扱いにくいということで大変だったと思いますが、これが取っ掛かりと思っていますので、今後ともよろしくお願ひしたいと思っています。

## 9. 資料説明

「令和2年度実証実験の報告について」(資料3)の説明(日本PMIコンサルティング(株) 小坂社長)

(小野座長)

2つの事例ということで、一つは馬鈴薯、一つは卵ということですが、最初は馬鈴薯についてご意見ご質問があればよろしくお願ひします。

(大山委員)

鹿児島青果の大山でございます。非常に分かりやすい資料で助かります。時間系列的な流れはだいぶ分かってきましたが、出来ればこれにコストをつけていただくと非常にありがたいが違ってくるかなど。必ずコストというのは1ケースあたりいくらかかるのかというのを意識しますので、そこにコストがついてくると、この作業はこちらでします、この作業はそちらでお願いします、といった荷主側、発送側、受け側で仕分けも出来てくるのではないかなど。そういった意味でも先程、説明のありました大阪に着いてから何箇所かに分けるのもここまででしたらいくらです、そこから先、小分けするんですしたらいくらですみたいな感じで出していただくと、それなりに選択肢が出てきますので選ぶ予想が出てくると思います。それと、出来れば鹿児島ですので志布志港から輸送した場合、どうなるのかを見られたら非常にありがたい。

(事務局：日本PMIコンサルティング(株) 小坂社長)

コストの部分は、ご指摘のとおりでございます。こちらの方は既に算出済みでして、最終報告書に向けて、数字の精査などを行っているところです。志布志港から輸送した場合については、出発地から志布志港までの距離と時間、フェリーに載せた時間などをフィージビリティス

タディ的に検討して、時間計測あるいはコスト計測することも可能ですので、そのような形で志布志港パターンも1つ掲載させていただくように致します。

(小野座長)

資料16ページです。運転時間、全体の拘束時間も大幅に減少するが、実施前が全線高速道路、実施後のフェリーは、北九州から大阪南港までということなので当然減るが、その場合のフェリーは当然有料になる。高速代は減るが、フェリー代はどうか。フェリーは相対の運賃になっているようなので、利用者間によって運賃格差があるのであれば、現実はいくらなのかというところも併せて検証されたら面白いと思う。

(出水運輸センター：菊池社長)

出水運輸センターの菊池と申します。今回、ジャガイモ輸送の実輸送業者です。今回、大型トラックで1200ケースということで、丁度16パレットに作り付けをして出荷しております。現地の選果場からの出荷形態、ロットが多い時期、少ない時期、また雨が続きますと選果ができませんので、輸送手段としては陸上トラックですね。それとJRコンテナ、海上におきましては海上コンテナ等ということで運んでおります。トレーラーの部分でも一部陸送がありますが、大型トラックは実証実験のとおり、今回に限らず5、6年前からJA物流かごしまさんの指導によって、パレット輸送の実証実験は先ほど言われました志布志港、宮崎港も使いながらフェリーで運んでおります。ただ、トレーラーにつきましては、パレットが1ケース10kgありますので、20トンの緩和車両については2,200kgぐらい載せるわけです。そうすると、トレーラーの全長が12m、緩和で一部長いのがありますが、18パレットしか乗らない。高さ、積載というところでトレーラーのパレットについては、だいぶ厳しいという現場の感じがします。それと、今回の実証実験の前後のところでも私どもは選果場の受託もしております。原料の集荷等々を、現状に基づいて今回ヨーイドンでやりました。ですから、前と後ろにだいぶ時間、もしくは目に見えないコストをかけているのが現状です。現場としては納品先の市場等々の人夫というところをだいぶ増やしていただくと実輸送業者としては助かるような気が致します。ドライバーというのは基本的には物を運ぶ、それと荷台での作業、荷台での荷下ろしというのが鉄則だと思います。場所によっては、フォークリフトに乗って荷降ろしの検品もしながら、倉庫の中まで入れるという納品作業も付加価値として行っている現状もある。荷下ろしの作業員の増員というところでも何らかの手段で要請をしていただくと、ドライバーの現場の労働環境の緩和になってくるのかなと思う。

もう一つお願いがある。私どもの会社は鹿児島県の北薩で一番熊本県に近いところにある。輸送手段は基本的には陸上になる。今回の実証実験で北九州の方から輸送しているが、志布志、宮崎に行くには3時間弱かかる。3時間あれば出水から北九州ぐらいまで行きます。西回りの高速道路は、中々出来ません。予算がないのでしょうか。首都圏とオリンピックを踏まえた中で高速道路につきましては、どんどん出来ています。神奈川県にしても1年経たない間に何キロという高速道路、インターチェンジ、ジャンクションが出来ている。西回りの高速道路は、今のままでは10年でも開通しないような気がする。可能であれば、これを2、3年で開通するぐらいの勢いで部署は違うでしょうけど予算をつけていただきたい。鹿児島県には離島もあるが

交通網の整備はドライバーの業務並びに労働環境が良くなると思われるので、よろしくお願ひしたい。

(小野座長)

次は鶏卵輸送について、ご意見ご質問をお願いします。

(鳥部委員)

セイコー運輸の鳥部としてご報告させていただきます。日本PMI小坂さんには綺麗にまとめていただきありがとうございます。ご覧のとおり結構厳しい運行を強いられております。説明がありましたとおり、卸先の集約あるいは、資料の最後のページを見ていただければいいのですが、鹿児島は3箇所生産業者がおられる。これも、それぞれバラバラで行っている。こちら辺を集約する方法があればということ動いているが、業者間の色んな思惑もあったりするので、進んでいないのが現状。今回、パレット化もそうだが、卸先の集約については、コロナの中で中々話もしづらい状況もあった。問屋さんの中には、残念ながらそんな難しいことを言うのだったら産地はいっぱいあるよということもあったようだ。これが実際の現状。発荷主さんもそうですけど、特に受け側のお客様の認識を高めてもらわないと、改善には繋がって行きづらいということを今回改めて感じた。

(JA 物流かごしま：妹尾社長)

卵の方を初めて見た。この実態は鹿児島県の農産物、特に園芸品目も少量多品目です。集荷の問題が全く同じ。それから幹線に積んで10トン車、トレーラーに積みたいが、なかなか集まりきらない、時期による、量が偏る、このことで販売先、卸し先が何箇所にもなってくる。この事実は園芸にも通用する。ここまではないにしても、少しずつ改善されている実態はある。根幹的な問題はやはり同じかなという思いをした。このことも踏まえて先ほどの馬鈴薯もそうだが鹿児島の少量多品目の農産物の輸送にも応用できるのではないか。輸送の抱える品目が卵だけではなくて園芸の方にも通用するというのを感じた。

(小野座長)

私からの意見として、例えば通常の生鮮品、農産品にも関係するが、複数の市場を経由するのがほとんど。関東あたりは例えば大田市場、横浜、世田谷、浦和に行って、それで相当時間を食っているところがあるので、資料32ページのように集約した形というのは相当数運転時間、労働時間の短縮に効果があるということだと思う。後は、農政局の方から九州県内での出荷を束ねるような動きのご紹介があると思うので注目して聞いてほしい。

## 10. 資料説明

「トラック運転者の長時間労働改善に向けた取組について」(資料4)の説明(鹿児島労働局 中村課長)

(黒木委員)

富士運送の黒木と申します。労働時間の改善については、我々も一生懸命に考えてやっているとところだが、荷主さんのご理解が必要で鹿児島においても発荷主さんにはご理解いただいているところがあるが、着荷主さんのご理解がまだ浸透していないということがあるので、このHPにもあるように我々業者もそうだが荷主さんも交えての労働基準法の改正とか改善基準告示の見直しが必要であるということ、その動向について周知するセミナーを昨年はコロナの影響でできなかったというのはそうだが、1回開催したからいいのではなく数回に分けてでも各荷主にご理解いただけるまでご協力ご支援いただければありがたいというのが率直な感想。鹿児島においても支部単位や地域単位、監督署単位で随時説明会をしていただこうと思っているので、今まで以上にご支援いただければありがたいと思う。感想としては、先ほどの説明がありました中でHPを拝見したが、トラック運転者の長時間労働の改善に向けたポータルサイトは動画も含めて非常に分かり易く上げておられるので、荷主の皆様にも一度見ていただけると、実態が分かっていたいただけると感じたのでそのPR、働きかけも大事だと感じましたので、併せてよろしくお願い致します。

(事務局：鹿児島労働局 中村課長)

説明会セミナーについては、昨年、一昨年から今年も継続して行きたいと思っていて、ご指摘のあったとおり、鹿児島だけ行くと遠いところはなかなか出席できないということなので、監督署単位くらいに細かく分けて参加しやすいような形でやりたいと思っている。今年度は難しかった部分もありましたので、来年度はこういった形でやっていくということで、すべての監督署にも指示をしているので、各支部さんにも連携のご連絡をさせていただきますのでよろしくお願い致します。

(出水運輸センター：菊池社長)

富士運送の黒木社長が言ったことと重複するが、今年はコロナで研修会等ご苦勞されたと思う。私は鹿児島県トラック協会の役員、薩摩北支部の支部長をさせていただいている。令和3年度は大変だと思うが是非何回か行ってほしい。場合によって来ない事業者もいる。来ない事業者が悪いということはないが業務の都合で来られないということがあると思う。労働時間、職場環境などの様々な情報を中小企業に落としていただくと大変助かるので是非よろしくお願い致します。

(鳥部委員)

今の説明の中で改善基準告示の見直しがありました。九ト協の意見を座長の小野先生にまとめていただいているところ。九州は消費地から遠いということで、内容的にそのあたりを入れ込んだ要望が上がっている。これについて今後どのようにまとまっていくのか小野先生にご説明をお願いしたい。

(小野座長)

労働時間の改善基準告示があるが、国の中で4月から議論を始めようとしているところ。先駆けて九州トラック協会ですでに実態調査を一昨年秋から開始して昨年末に要望事項として、取



りまとめたという経緯がある。ご存じのとおり全国の中でも関東圏から最大輸送距離の長い地域に当たるので九州7県全員の問題意識をまず集める。実は九州トラック協会だけではなく、全日本トラック協会と共同で調査した事業であり、九州だけの問題ではなく北海道もあわせて、比較的遠い北東北三県、青森、岩手、秋田と合同で調査したもの。その中でも改善基準告示の要望事項については、トラック輸送という当然日帰り運行圏もあるが、極めて厳しいのは長距離運行ですので2泊3日以上運行しているような車を対象に調査した。往復で約1,600km以上を1回の運行で走るような運行です。実際に分析をしていくと、改善基準告示を遵守するような運行は極めて難しいようなところが多くあったため、実際に今回、改善基準告示を国で改正する動きの中で要望事項を作ったところ。1番ポイントとなるのはどのようにして九州の思いを伝えていくかということだと思う。1つは九州の中でも各県で行っている協議会の中でも話が出ているし、それを九州だけの問題ではなく、全国のトラック運送事業者の思いを1つにしてデータを出しながら国に要望していくという扱いになると思う。もう1つポイントとしては労基法については荷主も結構ご存じの方が多く、改善基準告示という特に運転時間を規制するあるいは労働時間だけでなく改善基準告示の中では休憩時間と併せた拘束時間という概念が多数出てくる。こういったたくさんの基準、ルールがあるので、荷主に改善基準告示自体を知ってもらうような動きに使っていただけたらと思う。荷主が知らないまま長距離輸送の条件を設定されると、どう考えても休息休憩が取れないという形で運転しているドライバーがいるので、そういう点では改善基準告示とは何か、どんなルールがあるのかということ、この要望事項を作られた手始めに是非活用して知っていただくような動きを、鹿児島県を始めとして九州のトラック協会には是非やってもらいたいし、国の方も支局単位あるいは運輸局単位でバックアップするようなことをお願い致します。

## 11. 資料説明

「九州における物流効率化の取組について」（資料5）の説明（九州農政局 松尾課長）

（黒木委員）

九州内での取組というものを分かりやすくまとめていただいている。宮崎の事例はだいぶ前のものという気がするが、青果物の3日目販売を4日目販売にするというもの。九州は本当に関東まで遠いというのが一番問題だと思う。鹿児島の場合、鹿児島県経済連さんの荷物に関してはJA物流かごしまさんを中心に輸送協力会というのがあって、私はその会長をさせていただいている。JA物流かごしまさんには本当に理解をしていただき、色々な方策、対策、資料に書いていることも含めて進めていただいている最中である。本当にありがたい話。青果物に関して、リードタイムを3日目から4日目に長くするというのは、全て出来るかと言えば当然無理な話もあるかもしれないが、時間に余裕を持たせるためにはどうしても取り組まないといけない1つではあるかと思う。そうした時に生産者に何かの負担がかかってしまうのか、先ほど価格の問題もあったが、売値、売り先との兼ね合いなど、いろんな問題が現れると思うが、1項目でもそれをクリアしてなんとかこの時間を確保できるということ、是非とも今後もご協力をお願いしたい。

(小野座長)

資料 4 ページです。これは 2016 年度に宮崎県のパイロット事業で行われたもので、集荷時間が読めなく、ものすごく時間がかかるため、フェリーの出港に間に合わないことがあった。そうすると、急遽、全線高速道路で大阪まで走ることが常態化していたので、1 日の鮮度を落とさないよう保冷倉庫を使用するという実証実験を行った。そうしたら確実に出荷時間が確定するので必ずフェリーに乗って行けるようになった。取りこぼしで高速道路を走ることが無くなったので、相当の拘束時間が短縮したという事例。今では、保冷倉庫の整備が確実に進められているようなので、コスト負担については聞いていないが利用者にとってはいい結果に結びついているということを知っている。

(江隈委員)

先ほど紹介のあった宮崎の実証実験は、宮崎で担当していた。今、運送事業者側の良くなった点だけが出ているが、当時の生産者側としても 3 日目販売の時に、フェリーの出荷ギリギリまで出荷作業が続くと、農家の出荷を手伝っているパートのお母さん方もなかなか確保できない。お母さん方は保育園、幼稚園に子供を預けなければならないが、何時まで作業していいのか分からないので、預ける時間が決められない、パートの仕事もできないってということがあったらしい。実証実験で 4 日目販売にした時には、集荷を何時まですればいいという時間が決められるので、保育園とか幼稚園に時間を決めて預けることができるようになって、パートが効率的に集まってくれるようになった。生産者、出荷側も助かったという話があって、ある程度 Win-Win が成立した事例という話は、当時、運送会社ではなく生産者が出荷側の視点というところで報告を受け取った。

## 12. 資料説明

「令和 2 年度鹿児島県地方協議会 重点事項 P D C A シートについて」(資料 6) (鹿児島運輸支局 井料首席運輸企画専門官)

(鳥部委員)

先ほど、事務局から説明があったとおり、次年度はお茶ということで、また、経済連さん、JA 物流さんお世話になりますので、よろしく願いいたします。

(JA 物流かごしま：妹尾社長)

先程の九州における物流効率化の取組のところ、物流サイドから見れば我々もこの動きをしているのは事実ですけど、トータルとして見た時に生産から販売までのお客様といいますか販売してくれるところまでの一連の流れで言うと、1 つ頭の中に入れて欲しいのは、どうしても資料 3 ページの拠点なり、そこから横持ちをかけていく訳ですから、それとまた卸売市場のところもまた横持ちがかかっているんですけど、現状でこれをやるとトータルコストが上がる。現在、卸売市場に出すっていうことになれば全部農家負担になる。そうした時にそのバランスを考えないといけないので、集約後の発想はこれでいいが現状のところからの集約の中間も

ありうるということも、念頭に置くべきではないかと思えます。なぜならば、農家のコストが少しでも上がらない方法、より販売していく、高く売っていくというのは、当然ですけども、その相手が理解できない限りそれは不可能なことなので、そのコストをどうやって最小限に抑えていくのかっていうのを念頭にトータルで見て欲しいというのが1点です。それから資料4 ページの効率化に向けた事例につきましては、これは本当に成功事例だと思います。宮崎の方にもよく話を聞いて実際できるようにして行きましょう。これで大きな喧嘩をしたことがあります。3 日目販売にこだわるんです。こだわるのは生産者と出荷先です。鮮度の問題ではないのかと言うんですけど、どうしても取れた日の3 日目に販売するということは卸売市場の買う側は3 日目です。4 日目は落ちると思っている。その信頼を回復することも努力しながら、中間での品質保持いわゆるコールドチェーン化、これから温暖化で暑くなることも含めた時の保管施設のところを行っていくしかないのかなと思っています。そこも1つ念頭に置くと保管するのでその部分も含めて全体でコストが上がってしまう。そのことは全体で見るとということも最終的に必要なのかなと思えますので、よろしくお願ひしたい。

(鳥部委員)

本当にお願ひしたいことですが、資料1の30 ページにロードマップが出ています。この協議会がスタートして6年、あと3年ちょっとで終了しないといけない状況です。その中で、標準的な運賃とか出てきたわけですが、全てにおいて物流業界というのは弱い立場にあります。過当競争、全国6万者もいる業界、その中で政治主導というか行政なり政治が先ほどの集約の話にしても先頭を取って進めていただかないと我々事業者任せだとなかなか進んで行かない。今日は行政の方が出席されている。後は政治の皆さんにお願ひしてここら辺を進めていただきたい。もう一つ懸念しているのが、皆さんご存じのウーバーイーツなどが、配達で結構走っています。必要な部分でしているのかもしれませんが、完全な白ナンバー行為です。これは消費者向けの部分で、とやかく言うつもりはありませんが、自由勝手にやっています。事故があっても誰が責任を取るのかはっきりしていない。これを安易に認めてしまっています。最近、経済同友会においては、我々物流が止まると困るので白ナンバーをもっと使うようにしなさいというような話が起きているということを伺っております。本末転倒です。我々は2割長時間労働、2割賃金が安いという中で仕事を行っております。そこに人が来ない。物流が心配だから白ナンバーを寄越せというのは話が全然違う。ここら辺はもう少し本筋を理解していただいて、改善基準告示を含んだ労働時間の問題は真剣に政治に取り組んでもらわないと我々だけではどうしようもないことと思えますので、皆様あわせて声を大にして行っていただきたいと思っている。

## 12. 全体質疑

(小野座長)

本日の協議会の議事については、全て終了したということでありがとうございます。多少時間が延びましたが、濃密な議論がされたと思えますので、次回の協議会にこういった意見を反映して実のある協議会にしてほしい。

## 13. 閉会挨拶

(片山自動車交通部次長)

皆様活発なご議論ありがとうございました。九州運輸局自動車交通部次長の片山と申します。

本年の検討テーマであります「生鮮食品」の輸送分野は、加工食品に次いで、荷待ち時間が長い輸送分野とされております。鹿児島県におきましても、青果物が輸送需要の多い品目となっております。本日ご議論いただきました実証実験によるパレットを活用した機械荷役による荷役時間短縮、荷卸し箇所の集約による荷待ち時間、荷役作業、運転時間の削減等実証実験により得られた課題や知見を取りまとめることとしております。課題や解決策の検討を行い、実施に向けて業界団体や関係省庁とも連携しながら取り組んでまいります。

なお、今年度より、令和6年度から適用される時間外労働の上限規制に向けて効果的な取り組みとなるよう、P D C Aサイクルによる継続的な改善を行うこととされており、鹿児島県地方協議会においては、次年度においても引き続き「農産品・青果物」の実証事業の要望を行っていただいております。繰り返しになりますが、「働き方改革に関する関係省庁連絡会議」において、平成30年5月に「政府行動計画」が策定され、現在、関係省庁が連携して、労働生産性の向上、多様な人材の確保、取引環境の適正化などの長時間労働是正のための環境整備に取り組んでいるところです。特に多様な人材の確保及び取引環境の適正化の取組としましては、トラック運転者不足に対応し、我が国の産業活動や国民生活に必要な物流機能を安定的・持続的に確保するための、ホワイト物流推進運動を展開しています。自主行動宣言されている物流関係事業者が、徐々に増加しており、2月末現在、全国で1,186者となりました。

国土交通省としては、更なる推進運動を展開するため、昨年12月、Web形式により推進運動セミナーを開催しております。

また、労働局主催の「労働時間短縮に向けたセミナー」においても、本運動への賛同表明を呼び掛けてまいります。最後になりますが、次回以降の協議会も、皆様による取引環境・労働時間改善に向けた、実のある議論となることを願い、私からの挨拶とさせていただきます。本日は、ありがとうございました。