

第9回トラック輸送における取引環境・労働時間改善

熊本県地方協議会

平成30年8月27日（月）

【事務局】 定刻となりましたので、ただ今より、第9回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善熊本県地方協議会」を開催いたします。皆様方におかれましては、ご多忙の中、お集まりいただき、誠にありがとうございます。

申し遅れましたが、私事務局を担当しております熊本運輸支局の荒井と申します。後ほど坂本座長に議事進行を交替するまでの間、進行役を務めさせていただきますのでどうぞよろしくお願いいたします。

まずは、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。

- ・ 議事次第
- ・ 委員名簿
- ・ 出席者名簿
- ・ 配席図
- ・ 資料1-1 トラック輸送における取引環境・労働条件改善に向けた取組みについて
- ・ 資料1-2 トラック運送事業における働き方改革について（九州運輸局記者会見資料）
- ・ 資料1-3 物流総合効率化法について
- ・ 資料1-4 「九州発着のフェリー、RORO船等航路情報サイト」について
- ・ 資料2 取引環境・労働時間改善協議会用平成28年度プレガイドライン
- ・ 資料3 熊本労働局資料（クリップ留め）
- ・ 資料4 九州農政局資料（クリップ留め）
- ・ 参考資料 第1回 自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」検討会
- ・ 参考資料 大分港を発着する定期RORO船航路の利用促進セミナーを開催します（チラシ）

資料は以上でございます。不足はございませんでしょうか。議事の途中でお気づきになりましたら、遠慮なく事務局にお申し付け下さい。

また、本協議会は議事録作成のため、ICレコーダーにより録音しております。何卒ご了承ください。

次に、本日ご出席の皆様をお一人ずつご紹介すべきところですが、時間の都合もございましたので、お手元に配布の「委員名簿」及び「出席者名簿」により、ご紹介に代えさせていただきます。なお、人事異動等により、交代にられました委員の方についてのみご紹介させていただきます。ご紹介の際は着席のままで結構です。

熊本県中小企業団体中央会 専務理事 渡邊 純一様でございます。本日は所用により代理として事務局長の伊東 宣和様が出席されています。

ここからは事務局のメンバーとなりますが、熊本労働局 局長 神保 裕臣でございます。本日は所用により代理として労働基準部長の本多 信一郎が出席しております。

九州運輸局 局長 下野 元也でございます。本日は所用により代理として自動車交通部次長の宮寄 住男が出席しております。

熊本運輸支局 支局長 松野 完治でございます。本人出席です。

委員の変更については以上でございます。

それから、本日はオブザーバーのご出席をいただいておりますのでご紹介いたします。

九州農政局 経営・事業支援部 食品企業課 流通・企業係長 西富 礼慈様です。西富様には本日、農産物の物流についてご紹介いただきます。

それでは、本協議会の開催にあたりまして、熊本労働局 労働基準部長 本多 信一郎より、ご挨拶を申し上げます。

【本多委員】 開会挨拶

【事務局】 それでは、これより先につきましては、坂本座長に議事の進行をお願いいたします。

【坂本座長】 大変お暑い中でございますけれども、今説明がございましたように、いよいよ最後の段階ということで、今日、会議を開催していきたいと思っております。

特に雇用条件の改善、それから運賃割増、賃金等の大きな問題もございます。問題の解決のためには、皆さんご承知のように、人手不足をいかに解消するか。人手不足を解消するためには当然運転手の賃金、労働条件を改善する、これが一番でございます。ただ、この間のいろいろな努力もありますが、いろいろな努力の結果なんですけれども、まだ十分に見通しが立てるような状況ではございません。そういう意味で、皆様方の忌憚のないご意見を伺いながら議事を進めていきたいと思っておりますので、協力方お願いをしたいと思います。

それでは早速ですが、議事1のトラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取り組みについて、事務局から説明をお願いいたします。

【事務局】 こんにちは。ただいまご紹介いただきました事務局の九州運輸局貨物課長で東と申します。3月まで宮崎におりまして、この4月運輸局のほうに参りました。今後ともよろしく願いいたします。着座にて説明をさせていただきます。

資料につきましては、先ほどご紹介させていただきました資料1-1から1-4という部分で、基本的な流れとしましては、資料1-1が全国的な流れという部分で、資料1-2が九州運輸局の取り組み、資料1-3、1-4は基本的に時間の流れを見まして情報提供というスタンスでご説明をさせていただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

まずそれでは資料1-1をごらんください。表紙に書いていますように、この部分については関係省庁連絡会議というものがことしの5月30日に第4回目が開催されまして、その資料から抜粋させていただいた資料で、全国的な動き、全政府的な動きの流れをまずご確認くださいという部分です。

あと、参考資料として、ホワイト経営の見える化という問題について、6月11日に中央のほうで会議が開催されていますので、それをあわせて説明させていただければと思っております。

では、1ページめくっていただいて1ページ目です。先ほど若干触れました関係省庁連絡会議の流れということですが、今回、委員にはおかわりになられた方もいらっしゃいますので、基本的な流れがどういう流れでこの省庁連絡会議が進められてきたかというのを確認いただきたく、つけている資料です。右下に、第4回目が平成30年5月30日に行われて88の施策が決定されますという紹介ページでございます。

続きまして、2ページ、3ページが、この連絡会議において全日本トラック協会における自主行動計画によるフォローアップというところで報告がなされた資料を2枚ほどつけております。

このフォローアップについては、2枚目の一番下に、20事業者という回答事業者が上っておりますけど、基本的に大手の物流事業者というところで、回収率100%の中で、自主行動計画がどういう状況になっているのかというのが取りまとめられて報告をされたというところなんです。

今回この場でご確認していただきたい部分は3ページになります。自主行動計画を含めて全国的に運賃の負担の適正化とか、契約の書面化という問題がありますけども、基本的に自主行動計画は大手の中でどうだったのかというのがまとめられて確認できるような状

況になっております。

左側には、運賃・料金の決定に当たり適正な原価等が反映されていますかというところで、この部分とこの右の附帯料金、あと、契約の書面化については、大手物流事業者さんで分かりますので、荷主の立場と荷受けの立場、それぞれの立場があるということで、ちょっと表が左右に分かれております。

全体的な流れとして、荷主の立場でいうと、もともと物流事業者さんですので物流事業者の皆さんの苦勞はわかっているというところで、適正運賃にしても契約の書面化にしても、おおむね反映はできているんだけど、やはり荷受けの立場になると、なかなか難しいという状況が大手の事業者さんの中でもまだまだ出ているということです。この辺に向けて関係省庁と連携して、荷主に対しても説明とかそういうものについて今後とも課題とされていくという状況が見えてくるのかなというところでございます。

続きまして、第4回の中で重点取り組み事項ということで2項目ほど紹介されていて、それが4ページと5ページになります。

委員の皆様も若干耳にされたことがあると思いますけど、1点目がホワイト物流という部分について、国民運動として取り組んでいくんだということが提起されております。人手不足の解消のために女性や高齢者を含む多様な人材が現場労働者として活躍できる労働環境の実現に取り組む運動をやっていきますということが示されております。

基本的に最終的には秋口をめどに推進本部が立ち上げられるとされておりますけども、今のところ、本省ホームページ等で確認していますと、ちょっとこの辺の動きはまだはっきりと見えてきていない状況でございますので、今後とも情報が入り次第、皆様に展開していければと思っております。

続きまして、5ページが、これも資料的なものでございますけれども、荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取り組みということです。運賃の適正化の一つの課題であります荷待ち時間の状況というところで、一つの整理したデータで、この資料的には加工食品が一番荷待ちが多いんですよという状況で紹介されていますけれども、基本的にそれぞれの協議会がある都道府県ごとに、農作物であったり工業製品であったり、主力の荷物がそれぞれ状況によって違うと思いますので、これはあくまでも中央としては加工食品物流を対象として初会合が6月29日に開催されています。

この黒ポツの三つ目に書かれていますように、それぞれの各社の中で独自に取り組む課題というものがあれば、それに向かって実施したパイロット事業のノウハウ等を生かしな

がら、それぞれの課題について検討していただくという紹介となっております。

続きまして、6ページからが、今回示された88施策の紹介ということでございますけれども、以前、直ちに取り組むべき63施策というのが紹介されて、前回の協議会等でいろいろなものをご紹介しているかと思うのですけれども、それに25項目を追加されて、新たに88施策が決められたということです。6ページでいいますと黒の星マークがついている部分が新たに追加されてきたものとなっております。

中身的には7ページからずっと13ページまでが、88項目を一括して、この部分については抜粋でなく、全ての項目を紹介させていただいております。一番左側は88施策のナンバーを振っています。あと、右側のモードの横にもう一つナンバーが振ってありますけれども、これが以前の63施策のときの番号と一致しているところです。ここがハイフンのところがおおむね追加になっているということです。一番端は、この運送事業に対する取り組みということで、トラック、バス、タクシーのモードが関連する分については丸印で記載をされています。

この部分の88項目については、今回は時間の関係上、こういった報告で紹介を飛ばさせていただきますが、中身については、14ページから88施策に対する工程表が2024年に向けて同じく公表されております。その工程表については、全てについて示されているのですけれども、協議会に関係がある部分というのを事務局のほうで抜粋させていただいて、14ページから紹介をさせていただいております。

まず、14ページの左上、1番のところに、このガイドラインによる横展開という部分を紹介させていただいております。その次の右の2番が、荷待ちが長い分野における取り組みの推進というように、それぞれの工程表の左側の数字が88施策のそれぞれの項目番号です。あと、右上にそれぞれの関係する省庁名が書いてあります。2024年に向けてこういう取り組みを行政庁の中でやっていきますというご紹介となっております。

88施策の中で共通する分については14ページの左下で、トラック予約システムについて4項目があります。このように関連部分については一括して工程表が示されているというところになります。

右下の農産物の分については、後ほど九州農政局さんからご説明があると思いますので、この場では紹介を省かせていただきます。

次の15ページにつきましては、スワップボディコンテナと、中央の幹線とかでやるダブル連結トラック、もしくはモーダルシフトとか、物流効率化の補助金などが多額な分、

比較的大がかりな効率化が示されている部分というところで、一応事務局で提示をさせていただいております。

続きまして、16ページでございますけれども、左上が、女性等の多様な人材の確保に向けた環境整備というところなんです。当然女性が働きやすい職場であれば男性も働きやすいし、安全も確保ができるというところも含めて紹介をさせていただきます。厚生労働省の利用促進策という部分についても助成金ということで、左下の61で紹介をしております。

右下、65番というところで、地方運輸局等を通じた人材確保・育成に向けた取り組みの推進というのがございますけれども、人材確保に向けて九州運輸局では各県運輸支局長様、熊本でも熊本運輸支局長様がじきじきに県内高校を毎年10校ほど回って、運送事業者の安全の取り組みの紹介を含めた説明をやってきております。今後ともこういうのは引き続きやっていくというところなんです。基本的には進路指導の先生なりに現状という部分です。なかなか今の若い人は車離れという流れの中で、どうしてもトラック運転手は危ないんじゃないのかというようなイメージを持たれている部分がまだまだあるので、その部分に対して、こうした政府全体を含めた職場環境の改善とか先進安全装置等が導入されているとかPR等をさせていただいております状況がございますので、この場で紹介をさせていただきます。

あと、17ページの項目66から79番は荷主への働きかけを含む対応という部分が紹介されております。

18ページにつきましては、トラック事業者の皆様に取り組んでいただく事項という部分で、適正なトラック運賃・料金収受の促進、あとは、1-2で行政処分の強化、1-3の資料となっていきます。ホワイト経営については、最後に別の資料を使用して説明させていただければと思っております。

あとは、この資料の19ページから28ページまでポンチ絵等が入っているんですけども、この部分は、63施策が決まった後における30年度の予算確保の中でこういった取り組みをやりますというものです。先ほどの88施策とかぶっている部分がございます、文字だけではなかなか何をやるのかわからない点もございますので、一応この部分は既に30年度の予算ということで確保されていると紹介してきた部分のポンチ絵となっております。関連区分について後ほどご確認をいただいて、この取り組みの中で関心があるものについてはまた事務局等にお問い合わせでもいただければというところなんです。この場では一応そういった予算措置が既にされていまして、今後追加された25項目につ

いても随時予算措置等がなされる中で、こういったポンチ絵等で情報提供できる部分もございましたら、皆様方にぜひ紹介していきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

この部分で、29ページをごらんいただきたいと思います。標準貨物自動車運送約款等の改正に伴う新運賃・料金の届け出状況というところで、6月29日現在の資料でございます。熊本につきましては、手続率72.7%というところですが、左から4番目に認可件数というところですが、ここは2件ということですが、認可件数というのは旧運賃を使いたいというところですが、ここがなかなか多いと、せっかく制度も変えたのにというところですが、ここ熊本におかれましては関係の業界の皆様を含めて積極的な取り組みをしていただきまして、九州の中でもかなり新規の届けをしていただいているという状況でございます。

ただ、九州全体でいうとまだまだ少ない状況でございますので、この部分については、昨年11月4日からそろそろ1年を迎えるに当たって、このままでいいのかというところで、中央も含めて1年経過以降、全く手続きをしていないものに対しては、ある程度、適正化の巡回指導も含めて、やっていないものについては違反になっていきますよというようなPR等も含めて、この辺の手続を進めていかなければいけないというところですが、

これを進めるに当たって、本省のほうから示された運賃料金を設定する意義というのが次の30ページに出ていますけれども、これは既に業界紙等でも紹介されている部分でございますので、こういった意義について、事業者に対しては行政としても積極的にかかわり合いながら適正な運賃・料金届けに向けて、今後とも取り組んでいこうというところでございます。

次の31が、標準引越運送約款の改正という部分でございます。この部分については、基本的に解約手数料とかいう部分で、事業者に対して有利な方向での改正というところですが、ただ、これはもともとの引越運送事業者が何事業者ですという基礎数を持っておりません。しかし、実質的には申請は事前に出てきていますので、先ほど示したように、何事業者中の何事業者かというのはなかなか把握ができませんけれども、今のところ出てくる書類的にはある程度、軽貨物を含めて随時届け出がされていっております。

あと、32ページ、33ページについては、行政処分の強化という部分です。これはトラックだけではございませんで、運送事業者全てのモードにおいて行政処分について見直しされて、強化という部分が示されているということで、これは7月1日から既に施行さ

れています。

あと、参考資料として、ホワイト経営という部分が6月8日に示されていまして資料を出しておりますので、若干その部分に触れさせていただきます。基本的に何ぞやという話になるかと思うんですけれども、大筋で伺うところ的には、Gマークと同じようなものです。資料の2ページに書いてあるんですけど、基本的な考え方の1の②に「二つ星」、「三つ星」等の段階を設けるとあります。一つ星ではなく三つ星ということで優良企業という認定をしていくというものです。ただ、この部分について、認証があったらじゃあここをお願いするのかというところです。このホワイト経営については各モードで、バス、タクシーも行われていきますので、新たな人材を確保する流れの中で一つの企業のPRにもなっていく部分というところも含めて、認証項目が今検討されている状況でございます。

最後、6ページを見ていただきたいのですが、右下に今後のスケジュールが書かれています。8月上旬が第2回で、8月下旬に第3回と書いてあるんですけれども、どうもまだ2回目が実施されていないような状況でございます。基本的には31年度の年度内運用に向けて認証項目について検討を、労働組合の中で各種アンケートをやっているなど、今そういう作業に取り組んでいますというところでございます。

時間が非常に遅くなっておりまして大変申しわけないんですけれども、次は資料1-2ということで、九州運輸局では前回の協議会以降何をやってきたのかという紹介です。これは、表紙に書いていますように、4月25日に局長記者会見で使用した資料になっております。

大きくは取引条件適正化に向けて、荷主に対して九州独自でリーフレットを1万2,000社程度に配付をさせていただいたということです。九州で取り組んだ後、6月にまた全国的にも本州の方で新たにリーフレットの配付という作業が行われていたようです。一番最後、7ページにつけているのが配付した資料でございますけれども、沖縄総合事務局を含めた上で、荷主企業に対してこのリーフレットの配付を行っております。

次の2項目としては、平成30年度のコンサルティング事業というところになります。資料の4ページを見ていただければと思うんですけれども、28年、29年に、九州各県中央協議会においてパイロット事業ということで検証していただいております。この28年、29年にやった結果についても、ガイドラインということで整理して報告させていただくようになっているんですけれども、30年度の部分については九州ブロックで2カ所実施するというところで募集をしましたところ、宮崎県と鹿児島県で実施をするというこ

とになっておりまして、既に鹿児島、宮崎それぞれ今年度の第1回目の協議会が開催され、そこで紹介を受けております。

宮崎県については、28年、29年に引き続き同じ集団の中で、30年度においては関西の市場に対して、29年度にやった関東市場と同じような取り組みの中で改善ができないかというところを目指していくと。鹿児島においては、ここに書かれていますように、食肉について拘束時間の短縮を含めた作業に取り組んでいくということです。鹿児島においては着荷主しか入っていませんでしたが、その後のコンサルティング事業の検討会の中で、着荷主のほうもこのコンサルティング事業に協力をしていくという報告を受けていますので、次回の協議会の中で取り組み状況のご紹介ができるかなと思っております。

3番目は、トラック予約システムの導入の紹介をさせていただいているんですけれども、後ほどの物流効率化の資料と同じように、物流効率化法の認定を受ける流れの中で、予約システムについて九州運輸局で認定をしていますよという紹介となっておりますので、時間の関係上、今回この場では、こういった取り組みをやっているという紹介とさせていただきます。

その次の資料の1-3についても、こういった物流効率化法という認定を受けることによって、ある程度使える補助金等もあつたりしますが、ただなかなか大きな動きでないできませんので、またこういったことに関心がおありであれば、運輸局に問い合わせをしていただければと思います。

資料1-4は、九州の発着フェリー、RORO船等の航路情報ということです。物流の効率化の流れでモーダルシフト、いわゆる船への切りかえという話を前々から我々もしているんですけど、なかなかフェリー等々、乗ろうと思っても乗れないとか、RORO船の情報についてもなかなか検索が複雑で管理されていないというような形もございまして、その部分について九州運輸局はホームページ等で積極的に情報を公開しておりますよという紹介でございます。これも6月当時につくった資料ですけども、今新たに九州運輸局のホームページで同じサイトに行くと、若干掲示されている見出しというかつくりが違ってはきていますけれども、利用していただきやすいようにいろいろな情報の提供に取り組んでいます。

あと最後ですけども、これも別資料で、大分県で取り組んでいますRORO船の定期航路のセミナーというのが、熊本でも9月27日に開催されるということです。去年、私も宮崎にいて、このセミナーに参加させていただいているんですけども、ことしもこう

いった形で紹介があるということです。

なお、大分のRORO船については週3便でしたが、3月5日から週6便に変わっているということで増便されているという情報でございました。

急ぎ足での資料の説明で申しわけございませんけれども、時間の関係上、これで一応資料1-1から1-4の説明を終わらせていただきます。

【坂本座長】 どうもありがとうございました。とにかく資料が多いので、今駆け足で4までしていただいたんですが、今までのまとめと今後の方針ということもございまして、見ただけではわかりにくいところがいろいろあったと思います。今までの関係で、ちょっとここは聞いておきたいとかそういうことがございましたら、あるいは確認がございましたら、ご意見をいただきたいと思いますが、いかがですか。

何しろ加工食品が中心で報告がございまして、ここで中心の農産物については、中では農産物のことも幾つかございましたが、ちょっと問題意識がずれるところもあるかというのは思いますので、何かございましたら。いかがですか。

では、後でいろいろまたご意見を伺う機会があると思いますから、そのときお伺いすることにして、次のガイドライン、これも重要な内容なので説明をいただきたいと思います。お願いいたします。

【事務局】 引き続きまして、こちらの方で説明させていただきます。

資料2があるかと思いますが、取引環境・労働時間改善協議会用平成28年度プレガイドラインということでございます。これは、この資料の表紙に書いてありますように、基本的に本省作成の28年度分のプレガイドラインをある程度見やすいように作成させていただいたものになっております。プレガイドラインにつきましては、本協議会の第8回において紹介させていただいておりますけれども、現状事例集という形になっておりまして、これに29年度分のパイロット事業と30年度コンサルティング事業が随時追加されていくこととなっております。いずれにしましても、本協議会の目指す取引環境・労働時間改善に向けて、協議会メンバー内、関係者間における課題の共通認識や、パイロット事業における成功事例の成果等を踏まえつつ、輸送品目が多様な中で、それぞれの課題について、今後の改善に向けての事例集、ヒントとして活用していただきたく紹介させてもらうものでございます。

この資料の構成としましては、右側の目次に1から9あり、これは本省の中で項目分けしていただいているんですけれども、その中で、九州の各県における該当事例をそれぞれ、

例えば鹿児島であれば2番に該当しますよと、熊本であれば4番の(1)に該当するということで紹介させていただいております。

熊本が紹介されています19ページ、右下には20ページと書かれているところですけども、ここでは、幹線輸送部分と集荷配送部分の分離ということで、熊本では青果物流、JA様の協力をいただいて、関東市場での配送の分離という部分で取り組んでいただいております、その紹介というところです。実際のページについてはP25と載っていますように、25ページで青果の事例紹介をさせていただいております。どうしても時間の関係上、これを全て紹介するとそれだけで協議会が終わってしまうということがございますので、事務局から事前に委員の皆様へ送付させていただいております。

もう一つのポイントとして、51ページに宮崎の事例が出てまいります。宮崎の事例については業界紙等でも取り上げられています。4日目販売ということで、実質の取り組み事例が紹介されているんですけども、私は宮崎にいましたので、パイロット事業としては基本的にJA様の協力で、予冷をかけて当日出荷から翌日出荷にしたときに品質がどう変わるのかというところをメインで取り組みをさせていただきました。

実験結果的には品質がそんなに落ちないということが確認された上、十分なリードタイムができるので、当日出荷でフェリーに間に合うか間に合わないとか、間に合わなかったらそのまま高速をずっと走って行かなければいけないとかいう難しい状況だったものを、翌日出荷にすることによって、フェリーに乗せる時間が確保できたり、もしくはだめな場合でも余裕を持って高速を使って行けるという報告が出ています。

パイロット事業として4日目販売全体に対してやったかというよりも、品質がどう変わるのかというところで取り組みをしていただいて、その品質が変わらないというところを事業者の皆様がJA様に説明をしていく流れの中で、我々支局に、そういった品質が変わらなかった実験結果とともに、いわゆる荷主勧告制度の改正とかそういうところで、荷主の協力が得られるような状況に、運送事業者さんとか関係庁とか、法制度はこのようになっていますよという説明がいただきたいという声がありまして、そこに参加させていただきました。そこにJA様とか農協関係の方に参加していただいて、今後はそういった荷主の立場の中においても、拘束時間とか荷待の時間とかいうところで何らかの影響を及ぼしていると、最初は消極的だったりするんですけど最終的には荷主勧告制度というのがありますよということで、自分たちのやれる部分をJA様としても協力していこうという話ができ上がっていったというところです。

パイロット事業の一つの成果をヒントとして、事業者の皆さん全員、関係事業者がそろった上で、こういった荷主に対して一つの取り組みを行っていただいたというところで、一つの成果として出てきたというところですか。あくまでも今のところ事例というところで、この事例は自分のところでひょっとしたら役に立つのかなという部分がありましたら、その部分について事務局に相談なり、行政で何かしら、説明会等でお手伝いできることがあれば積極的に参加して、最終的には皆様の取引環境・労働環境がよくなればというところが目標です。

パイロット事業にしてもコンサルティング事業にしても、したからいいんだというものじゃないということで、今後も引き続き労働環境改善に向けて取り組んでいければと思っています。以上でございます。

【坂本座長】 ありがとうございます。特に重要な成果ということで、このプレガイドラインは事例集であり、またヒントだということです。

熊本の事例もあったわけですが、今、説明がありましたように、十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保ということで、宮崎県の事例が成功事例で上がっております。これは、予冷庫に保管しても品質が変わらないということで、リードタイムが確保できるようになったという事例で、参考になるだろうということでございますが、こういうことを含めて、事前にごらんいただいた内容でご質問等、あるいは、こういうのは活用できるんじゃないかという意見がございましたら、ご意見を伺いたいと思います。

これは吉川さんから何かございましたか。マイクが行きますので。

【吉川委員】 熊本交通運輸の吉川でございます。よろしく申し上げます。

宮崎県では出荷日から販売日が4日目に変更されたということで、熊本の現状と比べると1日遅れた競りに回っているのが現状ですけど、今、熊本県内の熊本交通運輸で担当している農協さん、一部はお昼にはもう出発をさせてくださいというお願いをしながら、この宮崎県に近いような取り組みをしていただいている農協さんも少しずつ増えてきているのが現状でございます。

【坂本座長】 そういう方向であるということで、参考になるということですね、これが。

【吉川委員】 はい。

【坂本座長】 上田さん、いかがですか。

【上田委員】 済みません、当社は青果物はあまりしていないので。

【坂本座長】 ええ、別にこれはこだわりません。

【上田委員】 いろいろと農協さんとかJAさんにご協力されて、事例として取り組みをやっておられるので、それをこれまで以上改善をしながら実行という形でいけたら、私はほんとうにいいなあと思っております。

【坂本座長】 上田さん自身の感じから、取り扱う商品からいって、この間のパイロット事業とかの成果で役に立つようなことはございましたか。

【上田委員】 当社は今言いましたように青果物をしていないので、それはちょっとないんですけど、全体的に長距離には10トン車2台、4トン車2台という感じで、労働時間の改善ということは一生懸命言いながら、やはりお客さんとの出発の調整をやっていているところです。

【坂本座長】 今やっていて、少しはうまくいきそうですか。

【上田委員】 当社はあまり無理した行程では。

【坂本座長】 下川さん、いかがですか。

【下川委員】 城東運輸倉庫の下川と申します。うちのほうの一部地元の青果物を輸送させていただいていまして、葉タバコの地域から根物の大根とかニンジンとか梨とかですけど、2年ほど前から午前中の積み込みになった農協さんがありまして、翌着の、翌日の朝の競りに回せるような広島・岡山筋の輸送が多いものですから、夕方着いてから何か所かおろすんですけども、今までは夜中を回ったぐらいで着いていたのが、夕方着くようになったので、その辺は余裕ができてきたんですけど。そうすると、後が大体1時半ぐらいに積み込みが開始できますので、そこはドライバーを13時出勤にして、そこからスタートさせて、何とか13時間以内のときと14時間以内のときをクリアできるように、今のところ農協さんとも話しながらやっているところです。

【坂本座長】 一つの成果と考えるとよろしいですか。

【下川委員】 そうですね。

【坂本座長】 そういう事例集の活用のございましたけれども、ほかの出席者の方で、この事例集等の、今までの流れで役に立ったとか、何かそういうことはございませうでしょうか。荒川さん、いかがですか。

【荒川委員】 九州産交でございます。弊社の場合、宮崎県の例に一部合っているかと思いますが、取り扱い品目に応じて大きく変わるんだなということを今認識しています。私どもはミカンの輸送を請け負わせていただいております。東京市場の東京青果さんを

含めて東京ゴシャ会というのがあって、それぞれ卸青果の方々と協議をする機会が年に2回ほどあります。その中でモーダルシフト、特にこういったフェリー、鉄道の輸送する機会において、販売機会の3日目ルールというのはやめてくれという市場側からの声が大きかったということに対する反応は非常に敏感に感じています。

トラックの場合、私たち運送事業者の都合で、3日目のルールは守った後に空車にしなければならないという課題がありますので、別に4日目ルールということを推奨することもないんじゃないかというところの思いはあります、若干。

しかし、いろいろお話を聞いていくと、ミカンとかの場合、東京に例えば今日月曜日納品させていただいた。長いときになると、5日間ぐらい東京の市場の中に置いて、そのまま放ってある。なかなか小売りのほうまで回っていかないんですよ。だから、これが3日目ルールだろうと4日目ルールだろうと、そんなに市場が混雑しないときに持ってきていただきたいというのが本音ですというお話を伺う機会がありました。

だから、トラック輸送だけがなぜ3日にしなきゃいけないのという思いもありますが、逆に、私たち運送事業会社の都合によって、そういった仕組みというか、従来どおりのやり方の慣習に従って対応させていただいている場合とそうでないケースもあって、それにより市場によって値がつくか変わるかわからないか、変わらないというのが回答でした。そんなに商品自体に傷みとか、別に劣化するわけでも何でもないもので、ましてや、その市場の中に置いて5日間ぐらいそのまま放っておくというときもあるので、そこについては3日目ルールでも4日目ルールでも構いませんというものがあつたので、その中身の商品によって大きくさま変わりするんだなということで今、思っております。

【坂本座長】 今まではそういう対話というか、それはなかったもので、早く持っていかなきゃいかんということで持っていったという。

【荒川委員】 今までも3日目ルールというのが前提でしたので。だから、翌日の晩の10時から翌々の朝の2時までに入れるということを前提に輸送に当たってきたわけですが、逆に、荷受け側からするならば、品目によってはそうでもないですよというお話をいただいたので、うちは、えっという話になって。

【坂本座長】 なるほど、なるほど。

【荒川委員】 だから、この宮崎県の事例については非常に同感というか。これはフェリーを使っている後の輸送ですので、よくわかる、私たちと同じようなことをおやりになっているんだということで思っております。

以上です。

【坂本座長】　　そういう意味で、市場の流れだとか販売、小売りのところに持っていくプロセスとか、そのあたりの情報をお互い共有することは大事かなと思います。

これにこだわりませんが、今までの流れの中で何か感じたこととか何かございましたら。ずっと流れで行っているのです。矢野さん、いかがですか。何かございましたらということでもいいんですが。

【矢野委員】　　日本通運の矢野と申します。全体的に資料を見せていただいた中で、経済効果が上がっていた部分が、一貫パレチゼーションの関係、それとハッチでの2カ所積み、3カ所積み、またおろし荷場所での2カ所、3カ所おろしの改善、それと保冷庫の問題だったりとか、出荷日を前倒しにするとかいうリードタイムの変更ということで、非常にそれぞれモデルケースとして効果が出ていると思います。

ただ、全体の一致の中で最適化を目指すというのもほんとうでしょうし、その中で皆さんウイン・ウインということが一番理想的ですけども、やはりどうしてもコストがかかるというところがあって、このパイロット事業の中でもコストについては今後協議というようなモデルが多いですから、実際その費用負担をするとすると、どこがかぶるのかというのがほんとうのところ根底に……。

【坂本座長】　　いや、そこ部分、どこがかぶるんだというところはどう思いますか。そこが非常に重要なところなんです。

【矢野委員】　　それは、今回の西日本豪雨の関係もございます。私もJRコンテナ輸送に携わっておりまして、寸断されて、代替輸送でやはりトラックを手配ということもありました。ただ、これまでの商習慣等もあって、コストが膨らんだ部分を荷主様に転嫁することができず、下請業者が走っていただく分には普通にお支払いをします。

【坂本座長】　　だから、下請業者さんは普通どおりと。

【矢野委員】　　そうです。ということで、私も元請としては非常に困ったというのが実際ありますので、そういう問題をこれからどうしていくか。

【坂本座長】　　だから、元請さんとしてはどうだったですか。今回そういうのは、かぶったということになるんですか。

【矢野委員】　　なかなか細かい部分はちょっと公にできませんので、ご想像にお任せしております。

【坂本座長】　　直接ではないですが、本田技研さんのほうはちょっと業態が違う、仕事

が違うと思うんですが、今までの流れで何かアドバイスや感じたことがございましたら。

【中谷委員】　　うちはどちらかというオートバイの製造販売をやっているところですから、どちらかという3週間前に生産のほうは確定する計画になっておりますので、わりと予定を立てて運びやすい状況にあります。

【坂本座長】　　そうですか。

【中谷委員】　　したがいまして、部品は関東や中部から持ってくるものに関してはJR貨物さんを使って貨車輸送をしておりますし、また一方で、つくった製品、完成車に関して、関西方面で売る物については、大分から大阪まで全てフェリーで運んでいます。最近では、同業者様と一緒に運ぶみたいなところを取り組ませていただきながら、その中でどう効率化できていくかというところをやらせていただいておりますが、結構、最近異常気象も多いものですから、リスク対応のところ非常に苦労しています。

【坂本座長】　　その辺とかもう少し何かございますか、異常気象の関係は。

【中谷委員】　　異常気象になると、従来のルートでは運べなくなりますので、トラックにシフトしたりとかみたいなのを含めて……。

【坂本座長】　　でも、急にシフトとかっていうのは簡単にいくわけではないでしょう。

【中谷委員】　　想定しながら、どの段階まできたら切りかえるかとか、そういうのをやっております。

【坂本座長】　　なるほど。ということで、ご意見を伺いました。この間は、ご苦労というよりも、むしろ比較的順調にいらしていると考えてよろしいんですね。

【中谷委員】　　そうですね。ただ、バランスというんですか、関東や中部から部品を持ってくるのは満載で持ってくるんですけど、逆にJR貨物で戻すのはそんなに荷が入っていませんので、こういったところをいかに組み合わせてやるかというのを今後やっていかないといけないと思っています。

【坂本座長】　　なるほど、組み合わせが大事になるということですね。

坂梨さん、今までのところ、いろいろ。

【坂梨委員】　　お疲れさまです。経済連園芸部の坂梨でございます。よろしくお願いいたします。

それぞれパイロット事業等々、私どもは荷主ということでこれまでさせていただいたわけですがけれども、大きな課題として、やはり法令遵守の中で安全にお届けするという目的の中で動かし始めております。今回のパイロット事業の中で、一つの成果というのはある

程度出たのかなということは思っておりますし、運転時間でありますとかドライバーの拘束時間等々の一つの参考事例としてはでき上がってきているのかなと思っております。ただ、この部分全てが100ではありませんので、いろいろな荷主といろいろな関係団体との協力というのは今後必要になるのかなと思っております。

それと、宮崎の事例も先ほどお聞かせいただきましたけれども、荒川さんがおっしゃいましたように、品目によっては何日かけてもという部分がありますが、逆にどうしてもタイムリーにお届けしなければいけないというような部分もあります。一つは鮮度保持あたりの今の施設関係もかなり日進月歩で進んでおりますので、そういった部分も一緒になったところで考えていければ、これが4日目売りになるのか、その辺は別としましても、非常に鮮度保持の部分についてはクリアできるのかなと。

【坂本座長】 その鮮度保持については、いろいろ技術革新があると思うのですが、保冷だとかは車ですか、それとも保冷の場所とか、何かその辺のところはどのように。

【坂梨委員】 全体的な一連の流れの中でのコールドチェーン化というのが大きな課題になるのかなと。

【坂本座長】 一連の流れですね。

【坂梨委員】 そうですね。大田のJDSとか築地の仲買人、そういった部分をやっていますけれども、やはりコールドチェーン化がなされていないというのが一つのネックとなりますので、今その辺を全体的に、産地からお届けする消費地までコールドチェーン化というのも一つの視野に入れる必要があるかなと思います。

【坂本座長】 今伺ったコールドチェーン化で、一番できそうなところ、あるいはネットワークになるところはどのようにお考えですか。

【坂梨委員】 一つは、産地から運送段階まではある程度でき上がっていると思いますけれども、消費地での受け入れの体制の部分がまだ完全ではないというのが一つ課題だと思えます。

【坂本座長】 それができるとまた大分違ってくると。

【坂梨委員】 それはもう全然違うと思います。

【坂本座長】 なるほど。

【坂梨委員】 あとは、それぞれ産地でも集出荷施設あたりの整備も今後やっていかなければなりませんし、そういった部分がかなり進みますと、いろいろな拘束時間の問題等々もある程度改善できるのかなとは考えております。

【坂本座長】 その辺はコールドチェーン化をして、トラック輸送する業者の人たちと打ち合わせしながらということが、話し合いで今後できていくと考えてよろしいんですか。

【坂梨委員】 そうですね。集荷時間の問題にしても、かなり改善できるかなと思います。

【坂本座長】 ありがとうございました。

それでは、伊東さん、いかがですか。

【伊東委員】 大変専門性の高いお話なので……。

【坂本座長】 いえいえ、そうではなくて、感想だけで結構です。

【伊東委員】 感想ですか。今日はこのプレガイドラインの資料2を事前にとということでしたので、中身を見せていただきました。先ほどからお話がありますように、大変それぞれ取り扱い品目とか規制等によりまして、いろいろな課題も違いますし、それに対するいろいろな取り組みがなされて、成果も上がっているような感じを受けました。

そんな中で特に、今までは運送業者も単なる配送的な部分が、いろいろな改善策の中で、IoTとかAIじゃないんですけれども、そういうテクノロジー的な部分を駆使したような業態へ移行しつつあるのかなというのが大変参考になりまして、そういう意味では、運送業界というのも今までとまた違った形でのいろいろな課題・問題とかが出てくるのかなと。要は、運転手の育成につきましても、高度人材というか育成のほうにも力を入れていくという話もあって……。

【坂本座長】 そうなんです。運転手の高度人材育成は、お金がかかる上に人がいないものですから、そこが今大きな課題になっていると思うんです。

【伊東委員】 そういった感想です。

【坂本座長】 ありがとうございました。それでは、谷崎さん。

【谷崎委員】 商工会議所の谷崎でございます。事前に私も見せていただいて、今回のガイドライン、非常にいろいろな工夫のもとでコスト削減あるいは時間削減、効果があるんだなということを改めて感じました。長距離輸送と域内集荷配送、こういったものを分離するであるとか、あるいは積み込み作業をつけるということで作業が効率的になるし、またその作業時間そのものが短縮できるということでした。

それから、先ほどお話がありましたように、じゃあ費用負担をどうするのかという問題がどうしても課題となるときもあります。31ページのところの福岡県の例で、運送業者と荷主企業の間において活発な意見交換がなされて、長時間労働の原因究明が高いレベル

で行われたという結果が示されておりますが、果たしてこのガイドラインをどのような形で活用していくのかなというのが一番で、私どもは荷主側のほうになるんですけども、まさしく荷主側の理解、それから運送業者と荷主側との双方の意見交換、このような場をどのような形で設定していくのか、あるいはそういう機会の提供はどのようにしていけばいいのかということ、そういったものが少し、自分の中では答えが出せませんでした。

先ほど、ウイン・ウインの関係というお話もありましたように、まさしく双方がウイン・ウインの関係が一番望ましいわけで、その中では当然場の設定ができるんですけども、それがそうでない状況の中で、先ほどおっしゃったように、元請と下請との関係、あるいは荷主と運送業者との関係においてそのような状況にないとするれば、このようなガイドラインが、成果が出たような形で場の設定であるとか機会の提供がなかなか現実的にはまだ少し難しい状況にあるところもあるのではないかと。だから、こういうガイドラインで示されたようなところがある程度モデルとなって、これが面として広がっていくのを、私ども荷主側としても望むところだと思っております。

以上です。

【坂本座長】 どうもありがとうございました。一番のポイントとなるのは、荷主の費用負担の問題ですよね、一番の問題は。やはりそれと、元請、下請。いろいろあったとしても、下請さんとかまたその下になると、いろいろなことがあってもコストはそのままでずっと動いているということが現実起こってくるわけですし、この問題が解決しないと、運転手不足の、特に物流を担っている人たちのコストを上げていくという話も出てこないで、ポイントになると思うんですよ。この事例集を活用して今後どうなるかということ、今、谷崎さんから問題提起があったんですが、このガイドラインをつくった国はどのように考えているのか、その辺の説明を伺いたいと思います。その点はいかがでしょうか、ほかからも出ていると思うのですが。

じゃあ、追加で説明をしていただければと思いますが、どなたがよろしいですか。報告のところに行きますか、それとも……。その話を伺って次に行きたいと思います。では、どうぞ、お願いします。

【事務局】 事務局の貨物課長の東と申します。今、28年度分の事例集ということで、他の協議会でも取り組みの部分について、取り組んだ後の継続性とかで、やはりだめだったということもあるだろうというところで、これを全国的な事例の中で、どこまで入れられるかというところを本省に確認をしているんですけども、九州運輸局でございますの

で、九州はそういった2年分の取りまとめができるということで、今、その作業をしています。次回の協議会までには九州7県の2年分をそれぞれの県ごとで、こういう課題でだめだったんだよという話はできるように今、資料の準備はしております。

それと、先ほどの本年度のコンサルティングの中で本来説明すべき事項だったんですけども、パイロット事業からコンサルティング事業ということで、言葉が変わっただけみたいに見えるんですけども、今回、九州については宮崎、鹿児島が、日通総研だったのが富士通総研に変わります。それぞれコンサルティング事業者で課題のを見つけ方が違うので、熊本でやったように、対象集団に対してアンケートをしながら課題を浮き彫りにして、それに対する改善策を示すというところまでは従来のパイロットと一緒になんですけれども、違いは、解決するに当たって、それぞれ荷主側も運送事業者さんに対して、費用の解決方針をコンサルティングをなささいというのが今回このコンサルティング事業には書き込まれております。

要は、パイロット事業の中で、費用の部分がなかなか。全国的にも同じように費用の部分についてがなかなか置いていかれているような、ただ拘束時間をクリアするためにはどうしたらいいのかということについてのみに焦点を当てられていて、時間的にはできますけれども、それはこの費用を誰か見ればできるけど、じゃあ誰が見るのかというところが全然示されていないじゃないかという意見も踏まえて、今回、九州ではこの2県ですけども、これは全国のブロックで、各ブロック2県ずつは必ず行われますので、いろいろな農産物以外の部分も含めて、コンサルティングの費用負担も踏まえた、ある程度の結果が示されてくるのかなと思っております。

【坂本座長】 ありがとうございます。一番そこが気になったところです。今までのパイロット事業は、いろいろなコスト削減の方法だとか時間短縮だとかは出てくるんですけども、その結果、費用負担をどのようにして、それがここでいうと物流の担い手の方のところの人手不足、これは会長がいつも言われているところですが、そこをどうするかというところにリンクしてこないと、せっかくの話が出てきませんので。

次回までには方針と、その辺についての今までの意見とか、先ほど谷崎さんからの話がありましたが、そういうものを議論する場の設定のあり方とかですね。荷主と、それから元請、下請、物流で一緒にやっているところの場の設定を。今ここで議論していますけど、そのコスト負担を考えるとどのようにやったらいいのかという解決策が、今度はコンサルティングで示されるそうですから、それが実働できるように、ぜひ国のほうからも指針

を示していただきたいと思っております。

それでは、次の一番重要な、働き方改革のほうに入りたいと思いますので、事務局からご報告をお願いいたします。

【事務局】 熊本労働局労働基準部監督官課の斉藤でございます。よろしく願いいたします。私のほうからは、働き方改革関連法等についてご説明をいたします。着座にて説明をさせていただきます。

資料3をごらんいただきたいと思えます。働き方改革関連法につきましては、開催挨拶で労働基準部長よりお話をさせていただきましたけれども、第196回通常国会におきまして審議されていたところがございますが、本年度6月26日に可決・成立をいたしまして、翌月7月6日に公布されたところがございます。

働き方改革関連法のうちの、労働時間法制の見直しの内容でございますけれども、資料を1枚めくっていただきまして、資料3-2をごらんいただきたいと思えます。見直しの内容は大きく8点です。見直しの内容の①の残業時間の上限規制から、⑧までの産業医・産業保健機能の強化までの8項目でございます。見直しの内容につきましては2ページ以下をごらんいただきたいと思えますが、内容につきましては、時間の関係もございまして割愛させていただきます。

改正事項の施行期日でございますけれども、①の残業時間の上限規制は、大企業につきましては2019年、平成31年、来年の4月1日から、中小企業におきましては再来年、平成32年の4月1日から変わるというところがございます。それと、本協議会の設置のきっかけとなりました、④の月60時間超の残業の割増賃金率の引き上げにつきましては、国会審議の中で施行期日が修正されておまして、平成35年の4月1日から施行ということになっております。残りの改正項目につきましては、いずれも来年の4月1日から施行ということになります。

戻っていただきまして、資料3-1をごらんいただきたいと思えます。周知資料としましては、資料3の働き方改革関連法の周知用のリーフレット、パンフレットとして、この資料の3-1と資料3-2を厚生労働本省で作成しているということがございますけれども、まず、この働き方改革関連法が成立をしたということを広くお知らせをするために、資料3-1のリーフレットにより県内の使用者の皆様、労働者の皆様に広く周知を行っていくこととしております。その上で、詳細につきましては資料3-2、パンフレットを使用しながら説明等を行っていく予定としているところでございます。

働き方改革関連法の説明につきましては以上でございます。

続きまして、一番最後の資料3-3をごらんいただきたいと思います。こちらは情報提供と委員の皆様へのお願いというところでございます。

前回の3月23日開催の本協議会におきまして、ことしの4月から管内の全ての労働基準監督署に労働時間相談支援コーナーを設置いたしまして、労働時間相談支援班が労働時間等に係る法令に関するお問い合わせとか、労務管理についてのご相談に応じるということをご紹介させていただいたところがございますけれども、今月からは、この働き方改革関連法が成立したことも踏まえまして、資料3-3の青枠で囲った労務管理に関する事項につきまして、ご希望のある県内の中小企業の事業主の皆様のところへ個別に訪問して説明を行うということと、ご説明を行って、悩みをお聞きして、解決策のアドバイスをしていくこととしております。こちらの個別訪問につきましては、監督指導とは違いますので、中小企業主の皆様へ広くご利用いただきたいと思いますと考えているところでございます。

個別指導の実施につきましては、今月8月21日に、個別訪問していきますということでプレスリリースを行ったところがございますけれども、本日付の熊日新聞の3面の左下のほうに記事を掲載していただきましたので、ごらんになっている委員の皆様がいらっしゃるかもしれませんが、こういうことで広報をしているというところがございます。本協議会の委員の皆様方におかれましても、こういった取り組みをご承知おきいただきまして、支援班の個別訪問に係る周知にご協力をいただけますと幸いです。

私から、資料の説明としては以上でございます。

【坂本座長】 新聞報道も出ているようですが、ホットな話題でございまして、これにつきましては、前田さんと山野さん、一言何かございましたら。よろしいですか。

【山野委員】 全運輸の山野です。労働組合という立場でいけば非常にいいことだと思って、内容に言うことはございませんけれども、労働基準部長がいらっしゃるの、労働者として言わせていただきたいなと思うんですが、組合員、従業員から言わせると、時間外ですね、常勤問題などが減るだけで給料が減ることにつながるの、困るということですね。当然の話ですけども、そんな意見が組合の中でも出されています。会社側でいきますと、業務の内容上、受注産業ということで、自分たちでは荷物の量だとか時期をなかなかコントロールしづらい、いかに荷主様にご理解いただいて受け入れていただけるかという課題などがあって、非常に苦慮をしているというのが会社側の立場だろうと思います。言いにくい場面もあったんだろうと思いますが、私は逆の立場になりますけれども、

一応そういうことで、非常に会社としては苦慮をしているということも、あわせて申し上げさせていただきます。

民間企業なので、どうしても利益の問題が出てきますので、そういうことも非常に、戦いながらといいますか、話し合いをしながら、苦慮をしているというのが実態になりますので、よろしくお願いします。

【坂本座長】 そのほかに何かございませんでしょうか。ホットなことで、残業の割り増しとかいろいろあるんですが、よろしいですか。それでは、後の議題もございまして、次の議題、農政局のほうにお願いしたいと思います。課題4の農産物の物流についてということでお願いいたします。

【九州農政局】 皆様、お疲れさまです。九州農政局の西富といいます。ことしの4月に異動でこの担当になりまして、この協議会は初めての参加になりますので、よろしくお願いしたいと思います。済みません、着座にて説明させていただきます。

私からは資料4ということで、クリップどめされている数枚のホチキスどめと、あと1枚物の資料の2種類になります。まずはホチキスどめのほうから説明させていただきます。

農産物の物流についてということで、幾つか課題等となっています。1枚めくっていただきまして、1ページ目からです。物流の現状と政府全体の動きということで、これについてはまた運輸局資料等もありますので省かせていただきます。

続いて2ページ目ですが、農産品物流の現状ということで、丸が二つある一つ目で、現状の農産品物流は逼迫していると。二つ目の丸で、農産品流通については左の下のほうに三つ、生産構造、品目特性、消費者ニーズ、それぞれ分類に分けておりますが、それぞれのニーズに対応するために、全国から迅速に集分荷する流通形態に発展した経緯がありますが、それがトラック輸送に大きな負荷を与える要因となっているというところです。

続きまして、めくっていただきまして3ページ目になります。トラック輸送の現状ということで、現在の農産品物流について、トラックによる輸送が大宗を占めていると。また一方、トラック業界については深刻な人手不足であるとか、またコンプライアンス遵守の要請が高まっていると。こういった中で二つ目の丸で、特にということで、農産品の輸送については長時間の拘束であるとか、二つ目、手積み等の重労働であるとか、③としては運行管理が難しいだとか、4番としては小ロット多頻度輸送が求められるといったところからちょっと敬遠される場合がありますと。

右下の表は、先ほど坂梨部長からもありましたが、手荷役作業の多い品目ということで、

青果物・米というのが上位に入ってきているといったところであります。

続きまして、4ページ目になります。農産品物流の改善に向けた取り組みの方向性ということですが、現在トラックドライバーの不足で、これについては今後、人手不足が深刻化する可能性があるということで、農産品の物流については今後立ち行かなくなる可能性がある。こういったところで、今後とも農産品の流通等々についてはトラック輸送への負荷の軽減、物流の効率化を図ることが必要ということで、左下の「農産品物流の改善により、各関係者が受けるメリット」というところで整理しています。これについてはまた後ほどごらんいただければと思います。

続きまして、5ページ目になります。農産品物流の課題と対応方策（イメージ）ということで、イメージ的な図を整理しております。これについては、農産品物流対策関係省庁連絡会議というのがありまして、経産省さんであるとか国交省さん、あとは関係業界の方を踏まえて整理されたものです。左の産地のほうから右の消費地の部分について、こういった課題と対応方策があるかというのを図で示したもので、真ん中の枠のところは課題とあったところになっていて、一番下の枠でそれに対する対応方策を整理しています。

例えば、一番左、出荷前の課題として、手積み作業に長時間を要し、ドライバーへの負荷が大きく、効率が悪いと。その対応としましては、下のほうに、パレット化やフレコンの活用であるとか、ICTによる効率集荷システムの導入と。各段階に応じて課題と対応方策を整理したのになります。

続きまして、6ページ目になります。食品流通の課題解決に向けた検討方向ということで、先ほどの5ページ目の課題と対応方策をもう少し具体的に整理したのになります。現状の課題ということで、食品が円滑かつ効率的に流通するよう、ドライバーの長時間の拘束、荷役作業の負担等を改善すべきということで、それに対する検討方向としまして、丸で三つほど整理しております。

一つ目、長時間の拘束、荷役作業の負担等の改善につきましては、ICTを活用した産地の効率的な集荷システム、もしくは物流センターへの到着予約システムの導入、パレット化・共同輸送といったところが考えられます。

二つ目の丸として、一貫パレチゼーションモデルの確立ということで、産地・品目を選択してパレット物流を実証していきますと。これについては、RFID付きのパレットの個体管理により、紛失・流用を防止していきますと。同じく、RFIDのタグをつけることにより流通状況が見える化していきますといったことで、これは右のほうに図を載せて

いるところです。左の①から時計回りに、産地側から市場を通して物流センター、最終的には消費者のところということで、ぐるっと一巡をしていきます。これについてはレンタルパレットを使用しまして、先ほど言いましたRFIDのタグをつけますと。規格についてはT11型のプラスチック製のパレットを活用しまして、循環的に対応していく流れを考えておると。

図の真ん中に、農産物パレット推進協議会（仮称）となっていますが、これについては、1枚物の紙を最後につけておりますので、こちらをごらんいただければと思います。これは、8月9日付で、全農さん、東京青果さん、日本パレットレンタル株式会社さんの報道関係資料ということで、このペーパーについては日本パレットレンタル株式会社さんの報道関係資料をつけておるところです。

これについては、ことしの8月1日に一般社団法人農産物パレット推進協議会が設立されたといったところになっております。この推進協議会につきましては、農産品物流対策関係省庁連絡会議に則しまして、パレット化を図るといった提言がされたことによって、東京青果さんと日本パレットレンタル株式会社さんが設立準備委員会として法人化を進めてきたということになります。

この法人の概要については、下の法人概要というところをごらんいただければ、理事の方が誰であるとか載っております。今回の設立目的については、①として、農産物流通における一貫パレチゼーションの実現に向けて、統一規格によって循環利用モデルを構築すると。②としまして、パレットをキーデバイスとしたトレーサビリティを実現し、パレットを活用した作業の標準化と情報収集の標準化を実現するといったところが設立目的になりまして、こういったパレットの紛失の防止であるとか、あとは持続可能な利用によって、荷待ち・荷役時間等について、2020年度までに従来の30%を削減を目指すとしているところです。

裏のページですけど、ことしの秋から、産地から卸売市場、小売センター間での運用実証、テストを行いますと。そこで得られた結果については、今後、結果を踏まえて統一規格のレンタルパレットを貸し出したり、読み取りシステムの提供、パレットの共同回収など、いろいろなことを本格化運用に向けて展開していくということになっております。これについては、また今から関係団体を通じて参加のご案内があるかとは思いますが、その際にはぜひご参画いただければと思っていますところす。

済みません。またもとの資料に戻っていただきまして、6ページ目です。検討方向の一

番下の丸に、新たな輸送体系の推進とあります。複数産地や異業種との共同集荷・配送システムによるトラック輸送の高度化や新たな船舶輸送等体制の構築といったところです。

3点を今後の検討方向としています。

めくっていただきまして、7ページ目です。これは食品流通の効率化ということで、ホクレンさんの事例を載せておりますので、また後ほどごらんいただければと思います。

続いて、下の8ページ目になります。似たような感じですが、食品流通の課題解決に向けた検討方向ということで、現状の課題ということで、農産物の販売先については、直接販売であるとか市場への出荷等、さまざまな販売ルートの中から選択されている状況になりますと。そういったことから、物流については大ロットにまとめることが不可欠ではないかといったところが課題となっております。

検討方向としましては、物流の負担を軽減するというので、丸を三つほどしておりますが、一つ目の丸としましては、卸売市場流通と産直等の垣根を取り払いまして、ハブとなる卸売市場に大ロット・低コストで輸送しまして、そこから周辺の卸売市場に転送していくと。

二つ目の丸としましては、さまざまな販売ルートの見える化ということです。農林水産省のホームページに、マッチングサイトのアグリーチという流通関係の見える化サイトをつくっております。そこについては、生産者、販売業者、市場といったところの業者さんが情報を持ち寄って、ネット上でいろいろな情報が見られるようなサイトを立ち上げておりますので、またお時間があればそちらのマッチングサイトをごらんいただければと思います。

あとは、9ページ目、最後になりますが、これも同じく検討方向の一つということでストックポイントの活用といったところです。これについては左のほうのストックポイントを活用しない場合、右のほうのストックポイントを活用する場合ということで、コストの削減率を載せているところです。ストックポイントを活用することによって、産地のメリットとしては、ドライバーの拘束時間が短縮したり、運送業者の負担を軽減するといったところのメリットが上げられるのではないかとといったところで整理しております。

済みません、ちょっと早口になりましたが、農政局からの説明としては以上になります。

【坂本座長】 どうもありがとうございました。非常に魅力的な内容で、大きな改革というのがなされていますので、これができる今までの問題が相当解決できそうなプランなのですが、何かこれについてのご意見とか感想とか、どうぞ、荒川さん。

【荒川委員】 せっかくの機会ですので、確認を含めて、もしよろしければ農政局の方にご回答いただければと思います。

先ほど来、私たち運送事業者の荷役負担軽減、長時間労働、時間短縮ということに対する費用負担はどこがやるんですかという質問が出たと思います。この中で、6ページを見る限りにおいて、ここのパレットにかかわったところの費用はグリーンで示された正会員が払うということになっております。

【坂本座長】 ということでよろしいんですか。

【荒川委員】 という認識でよろしいのでしょうか。この正会員というのは、産地及び卸売、仲卸業者と定義してございますけれども、こういった捉え方でよろしいのでしょうか。

【九州農政局】 これについては、ことしの秋から実証実験をしていくということで、その中でどこがどう負担していくとか、どれだけコストがかかるかというのは多分、実証実験の中である程度整理されてくると思いますので、それを踏まえてから、またどこが負担していくかというのが整理されていくのではないかと。

【荒川委員】 今、現状の農水省さんがここに掲げてある検討方向に関しては、そういったところが今ご検討なされていらっしゃるという認識でよろしいですか。

【九州農政局】 そうです、はい。

【荒川委員】 それからもう一つ。これでは、私たち九州の運送事業者は助からないんですね。RFIDのタグがついたパレットというものは、果たして私たち運送事業者もしくは生産地の方にどれだけ供給できるか。今、8月1日に設立された会というものは、先ほど東京青果、JPR、全農、その3社が、8月1日付で設立されて、農水省オブザーバーという立ち位置に立っているんだと思います。

だから、これがRFIDのタグをつけたパレットが果たして私たちにどれだけ九州の物流を改善できるかという視点で、一度、検証は私たちもとり行いました。現在は残念ながら提供してもらえないんですね。これは、福岡県の糟屋郡新宮町に約1万枚の在庫があって、その中の私たちが業者に貸し出しできるものは、福岡県以外は木製のパレットで、1枚が35キロから40キロのパレットしか貸し出しできないということなんです。だから非常に難しいんですね、この輸送体系なったときに。

そういう課題が一つあって、だから私たちはそれにかわるものとして、段ボールパレットを今考えています。この費用負担を同じように正会員の方、どなたで費用負担してもら

おうかということに今取り組んでいて、これを9月16日からのミカンの輸送に適用させていただくという中で、RFIDのタグをつけたところで、一番最後の認証者が結果的に紛失した場合に支払いや責任はどういうふうに今お話しされていますか。そこはどうですか。これ1枚のとき、ばらばらの場合7,000円から1万円ぐらいします。RFIDのタグをつけたからといって最後の認証者が支払わなければならないということになれば、ほとんど荷受の方になるんですね。荷受の方が果たして払うのかどうかというところが非常に疑問に思うので、そういったところは今後の検討課題になってくるだろうと思いますが、そこあたりは現状どのようにお考えですか。

【九州農政局】 これについては、農水本省でいろいろと検討されているところでして、まだ農政局まで詳しいことはおきてきていないところなんですけど、まずはこういった推進協議会を設立して、実証実験を踏まえながら、できるところを。課題等を含めて、そこである程度課題を整理して、できるところから課題の解決に向けて検討していくといったところで、今のところ情報がありませんので、ちょっと答えになっていないと思いますが。

【坂本座長】 これは今後のことということですが、7ページにあるようにパレット化の状況は、関東近県の話があって、北海道・九州等遠隔地ではパレット化率が数パーセント台と低いと。ここを解決しないと物流の問題は解決しないと思うんですけど。今の荒川さんの質問からいうと、ここが普及しないと、これは実証実験しても意味がないような感じを受けるんですが、これはいかがですか。今のこの流れからいって。今、荒川さんの質問と関係するんですけど、熊本とか九州のところでこれがどのように進んでいくのかというのがはっきりしないと、実証実験しても効果が低いかなど。非常に魅力的なことを書いてあるんですけど、そこがちょっとよくわからなかったなという感じです。

【九州農政局】 実証実験についても、まずどこの地域とするかということのもまだ検討されている時期なので。まずは遠隔地の産地というところで実証実験をされていて、あとはそのパレット当たりのどれぐらい投入するかについてもまだ。

【坂本座長】 パレットも、パレットを積むトラックの形だとか、何かいろいろ問題もあるみたいなので。

【九州農政局】 そうですね。まずはT11型で、統一されたパレットを使って流通実験を進めていこうということは聞いております。

【坂本座長】 その場合の適用するトラックだとかパレットの形だとか費用負担だとか、その実証実験の効果が上がってこない、ここに出ている魅力的な効果が低いかなどという

感じがするので、ぜひそのところを、また次にご報告をお願いしたいと思います。

【九州農政局】 報告したいと思います。

【坂本座長】 ありがとうございます。

そのほか、何かございませんか。せっかくいろいろなことで、特に熊本は農産物の物流とか非常に重要なところになりますし、熊本からも関係者が入っていますので、その辺のところはうまくいけばいいなと思いますが、そのほか関連していかがでしょうか。

それでは、全体を通して資料等を見たり、皆さんのご意見を伺って聞いておきたいとか一言言っておきたいとか、何かございましたら。一通り議題が出ましたので忌憚のないご意見を伺いたいと思いますが、いかがですか。ありますか。

では、吉川さんから。

【吉川委員】 労働時間とはちょっと違うかもしれませんが、拘束時間という意味で行政の皆さんにお願いしたいところがあります。

実は高速道路の深夜割引の問題があって、午前0時から5時までの間は30%引きという適用がございます。30%割引を目指すために、例えば東京から帰ってきた車は、東京からだ一晩かかって来ていますから、前夜の深夜にかかっております。ところが、九州管内等を走る車は、例えば福岡を20時に出発しました、1時間ちょっとで走っていきますから、21時過ぎには託麻のパーキングまで来ていますけど、ある意味、深夜割引を適用したいがために0時まで休憩しているのが実態でございます。ですから、その分が、休憩時間とはいえども拘束時間としてカウントされておりますので、どうか営業ナンバーに限っては24時間深夜割引の料金体系をつくっていただくとか、そういうことをしていただくことによって、途中で時間調整せずにと帰ってこられるような実態になりますので、その辺も行政の方々に検討していただければ。

我々、荷主さんであったり事業者が関係なく、これは行政のほうで決めていただくことですので、すぐ取り組めることではないかなと思いますので、よろしくをお願いしたいと思います。

【坂本座長】 切実な課題のようです。これは今伺ったことで、いかがですか、感じとして。すぐできるというような話でしたけれども、すぐできそうにない感じもするんですが。要望する側からはすぐできそうですけど。ここでお答えいただかなくても、すぐできそうではないという感じもするので、いかがですか、その辺はちょっとクロストークしておいてほしいんですが。

【松野委員】 熊本運輸支局の松野ですけど、今お話があったE T Cの割引の関係は、確かに高速道路を管理しておりますNEXCOになりますけども、実態としては国交省が今、所管庁になるかと思うんですが、国交省の中でもこれは道路をつくっている道路局になりますので、道路局の流れでいく役所というのは九州地方整備局になります。NEXCOになります。ですから、私どもは九州運輸局になりますので、この場でE T Cについてどうだこうだと言える立場にはないというところがあると思います。高速道路の料金につきましても、いろいろとNEXCOが道路局に対して申請をして初めてできるようなことになりますので、24時間化であるとかいろいろについては、お話があったということを整備局の高速道路担当部局がございますので、そちらにお話を伝えさせていただくというぐらいにしかならないかなと思います。

それと、今、高速道路に乗って、場合によってはサービスエリア等で時間調整ということになってくると、逆に、その実態を見て、早く高速道路から追い出そうということで、逆の規制をかけるということも考えられるかなと、私がちょっと思ったところです。これは私の単なる私見でございます。この議論というのはなかなか慎重にやらないと、そんなにおられたんじゃあ、サービスエリアが満杯になって邪魔だから、どこかに早く出ていってと思わないこともないという議論も出てくるかもしれません。それは高速道路を利用されるのはトラック事業者だけではなく、一般ユーザーの方々もいらっしゃいますので、その相対的なところを見ていかないといけないと思います。今回についてはそういうトラック事業者からの深夜割引等の時間について、もう少し物流の実態等とか労働時間に配慮した対応をお願いしてほしいという要望があったということだけは伝えるということで、ご理解していただこうかなと思います。

【坂本座長】 支局長としては、今のような話は初めてですか。今もあちこち聞いている話ですか。

【松野委員】 私は整備局に2年間出向しておりまして、部局としては都市計画をやっていましたけれども、そういうお話もちらほら整備局にいたときの現場では聞いておりましたが、最終的にはNEXCOの判断というところで、それを受けて道路局でどう判断するかということになるかと思えます。

【坂本座長】 ただ、高速道路の場合、先ほど言われたように、トラックの人たちがサービスエリアで、体力のこともあるけど時間調整をしているので、ほかの利用客との関係があるので、調整しなきゃいかんというような議論もあるんですか。

【松野委員】　　そういうのは単に今思っただけであって、高速道路の適正な利用、長時間にいらっしゃるといふことも、NEXCOから見てどうなんだろうなど。

【坂本座長】　　適切かどうかという判断は。

【松野委員】　　適切かどうかという判断はまた一つ出てくるかと思っております。

【坂本座長】　　ということで、一つの方向のニーズで要望を出したからといって、それがそのように受けとられるかどうかはまた別だと、そういう話もあるということ。

【松野委員】　　物流の効率化というところで、物流費を抑えてより効率的にという話も一つあるかと思っておりますので、そこは総合的に判断をさせていただくということになると思います。運輸局としては、今出た話は、整備局のほうの道路課がございまして、そちらのほうにこういう話があったということをお伝えすることはできるかと思っております。

【坂本座長】　　わかりました。ということで、いろいろな問題は角度を変えると違う話になるので、慎重に取り上げていただきたいということです。要望は承ったということで、そのほかに何かございませぬでしょうか。

負担等の問題があったのでその辺は会長から何か。あまり長くならないようにご意見いただいてもよろしいでしょうか。

【住永（豊）委員】　　ご審議ありがとうございます。トラック協会の住永と申します。今日の協議会には、ほんとうに忙しい中、ありがとうございます。

27年にこの協議会は発足をいたしまして、これまでにこの協議会で審議されたこと、直接その影響でないことも多々あるわけですけれども、その後、具体的にになってきたものは昨年11月の約款の改定、こういったことを実施していただきました。それから、いろいろな改正がされたんですけれども、ことしの7月1日には行政処分の強化といった措置をやっていただきました。さらには、この前の国会において、いろいろな働き方改革法案が可決いたしました。こういった一連の政治状況による措置が、今、輸送業界に対して非常に追い風になっているといえますか、改善をしなくちゃいけないという機運を非常に高めていただいた。これは私どもの業界だけじゃなくして、荷主様の業界、それから社会一般的に、これは改善していかないと大変なことになるぞといった機運は、相当に浸透してきているんじゃないかと思っております。

そんな中で、私どもの業界は、政府からのいろいろな措置をやっていただいた中で、もっとも業界自身が襟を正してそういった措置を遵守する、何とか実現させていくという努力、これをやっていかぬかと思っておりますけれども、なかなかこれが難しい。やっぱ

りその中で私どもも荷主さんのご支援をいただきながら、会員企業に対する指導を相当やってきました。約款の改正につきましても、それから罰則の強化、処分についても詳しく回を重ねて説明会をやってきて周知をしているところでもありますけれども、やっぱり下をくぐっていくのがおるし、いろいろな新しい知恵を発揮する者もおりますので、業界自体がもっともっと姿勢を正して取り組んでいく必要を感じます。

【坂本座長】　　ということで、今日の会を閉めたいと思います。どうも大変ありがとうございました。

では、事務局に戻しますので、お願いいたします。

【事務局】　　事務局からでございます。本日の協議会の議事録につきましては、取りまとめ後に第9回議事内容として九州運輸局のホームページに公開予定としております。また、次回の開催は、本年度中にもう一度実施をする予定となっておりますが、具体的な日時は未定でございますので、追ってご連絡をさせていただきます。委員の皆様におかれましては、ご多忙の時期かと存じますが、引き続きご参画いただきますよう、よろしくお願い申し上げます。

それでは、最後に、本協議会の閉会に当たりまして、九州運輸局自動車交通部次長、宮寄住男よりご挨拶を申し上げます。

【宮寄委員】　　閉会挨拶

【事務局】　　ありがとうございました。長時間にわたり、皆様、熱心なご議論をいただき、ありがとうございました。

以上をもちまして、本日の協議会を終了いたします。本日はまことにありがとうございました。

— 了 —