

第 1 1 回
トラック輸送における取引環境・労働時間改善
秋田県協議会

日 時：令和 2 年 1 月 3 1 日（金曜日）

1 3：3 0～

場 所：秋田ビューホテル 4 階 飛翔の間

◎開 会

【東北運輸局 吉田局長】

皆さんこんにちは。東北運輸局の吉田でございます。

第11回のトラック輸送における取引環境・労働時間改善秋田県協議会の開催に当たりまして一言ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中ご出席を賜りましてまことにありがとうございます。

さて、最近のトラック業界を取り巻く環境であります。ドライバー不足がますます深刻化する中で、トラックドライバーの有効求人倍率が3倍に達するなど、今後さらに少子高齢化が進むことを踏まえ、将来の担い手の確保が急務となっております。働き方改革の関連法案の成立によりまして、運転業務にも時間外労働の上限規制が令和6年度から適用されることとなっております。こういったドライバー不足によって重要な社会インフラであります物流が滞ってしまうことがないように緊急に運転者の労働条件を改善する必要があるということで一昨年の12月になりますが、議員立法によりまして、貨物自動車運送事業法の改正が行われました。この改正によりまして、運送事業者の法令違反につながる行為を行った荷主に対する新たな勧告制度等が創設をされ、こちらにつきましては昨年の7月から施行をされております。

また、昨年の11月からはトラック運送事業におきます新規産業事業許可事業許可基準の明確化や、不適正な事業の参入を制限する等の規制の適正化も施行をされております。

さらに、この改正法では、標準的な運賃の告示制度というものが導入をされることになっておりまして、現在、この告示については国土交通省におきまして作業が進められているところでございます。

また、国土交通省では、深刻化が続く運転者不足に対応して、国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与するため、ホワイト物流推進運動を関係省庁と連携して進めているところでございます。東北運輸局におきましても、このホワイト物流推進運動をより多くの皆様にご理解いただくため、昨年5月秋田県で開催したことを初めとして、東北各県におきまして、このホワイト物流の説明会を開催いたしておりまして、物流関係者はもちろんのこと、荷主企業の皆様にもこの運動への参加を呼び掛けているところでございます。このホワイト物流推進運動にご賛同いただいた荷主企業等からは本運動への賛同表明であります自主行動宣言というものを提出いただいているところですが、昨年の12月末現

在で、全国で744社の企業、団体からこの自主行動宣言を提出いただいております。うち、秋田県からは5社の企業に提出をいただいておりますけれども、この協議会の委員としてご参加をいただいております企業や団体様からも率先してこの賛同表明をいただいているところでございます。今後ともさらなる周知を図り、多くの荷主企業等から本運動へご賛同いただきますよう呼びかけを続けるとともに、荷主と一体となった取引の適正化に向けて、しっかりと取り組んでまいります。

また、このトラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会におきましては、現在、中央において加工食品、建設資材、紙パルプという特に荷待ち時間の長い3つの輸送分野に特化した輸送品目別懇談会を開催しているところでございまして、この懇談会で得られた改善策や好事例を全国に展開することとされております。

一方、各県に設置しております地方協議会におきましては、これらの輸送品目の中から検討テーマを選定し、各地方における輸送実態を踏まえた改善策を検討することとされておりました。この秋田県協議会におきましては、加工食品がテーマとされているところでございます。

本日の協議会では、今年度秋田県協議会において取り組んでいただいておりますこのアドバンス事業についてこれからご報告をいたしますけれども、アドバンス事業に参画をいただいております関係者の皆様には改めて感謝を申し上げたいと思います。

本日は、委員の皆様から忌憚のないご意見をいただければと思いますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

◎議 題

1. 最近のトラック運送事業に関する取組について
2. 協議会における今後の取組について

【森座長】

早速ですが、議事に入らせていただきたいと思います。

最低限1人1回以上はご発言していただきたいなと思いますので、ひとつご協力のほどをお願いしたいと思います。

まず最初に、「議題の1、最近のトラック運送事業に関する取組について」でございますが、2番目の協議会における今後の取組についても連動しておりますので、この1、2あわせて、

事務局より説明をお願いしたいと思います。

では、よろしくお願いいたします。

〔事務局より資料 1、資料 2、資料 6 の説明〕

【森座長】

ありがとうございました。

事務局よりご説明がありました資料 1、2 及び資料 6 等ありますので、その辺に基づきまして、何か委員の皆様からご質問、それからご意見等がありましたら、お願いしたいと思います。挙手をしてお願いしたいと思います。では、嶋田委員。

【嶋田委員】

資料 6 の乗務員乗換方式による中継輸送の運用方法ですが、同じ会社で車はそのまま従業員だけが乗り替えてということですが、これ、例えば 1 回ですとその時間的にうまくいくのですが、いつもこういう同じ時間にそこに集まって、また動くというのが上手にいくものだったのでしょうか。ちょっとよそでもやっているところを見たのですが、やっぱりその辺が問題ということで、これについてどうでしょうか。

【事務局】

改善がうまくいった例ということで概要版だけいただいております、1 回だったのかという量的な部分の中身まではまだ承知していない状況です。申しわけありません。

【嶋田委員】

これがうまくいくとすごくいいのですが、何か非常にいろいろ難しいことが出てくるのかなと思ひまして、今ちょっと質問したところでした。

【森座長】

どうぞ。

【小野委員】

今のことに関連しての情報ということで、九州のほうでも大阪、または東京に対する農産物の特に出荷等、2泊3日じゃあもう難しいですね。3泊4日、4泊5日、ある意味6泊7日なんていうこともあるわけです。そういった中で、実は一昨年度実験をしてみました。こういった形での同じ会社による中継輸送ということで、そうするとやはり3泊4日が1泊で済むので、2段階中継すれば日帰りになるのです。そういうことで実験したときに、ヒントというかアイデアになったのが、今現在のサービスエリアで一時退出制度というのが設けられています。そういったところを利用して、道の駅等で待っているということで、相手が来るまで待っていて、乗り換えていく、そのまままた高速道路に乗っていくわけですがけれども、1時間以内だったら通算の高速道路、いわゆる長距離逓減がそのままきくという制度になっておりますので、そういったもので高速料金が上がらないという前提の中で長距離輸送の中継輸送ということをやった実験がありました。

実際のところうまくいったり、お互いに時間がそこに集合することはなかなか現実的ではなくて、片方がちょっとでも渋滞したりしますと、やはり時差があつて、1時間以上遅れて来るケースもありました。そういったときで見ると、今度は制約が1時間以内にやっぱり再度順方向にトラックが乗らなければいけないので、長距離逓減が適用にならなかったという、そういったこともありますので、こういったことの長距離輸送による場合は必ず高速を使うと思うので、ぜひともそういった一時退出制度については1時間という制限をなくしていくように、もう少し幅を持って2時間だとか、何時間がいいかそれはわかりませんが、ちょっとそういう点ではまだ課題が残るところもあるので、そういったところもぜひ国のほうでも検討の対象としていただけたらと思います。（「はい、ありがとうございました」の声あり）

【森座長】

関連する内容でもよろしいですし、それ以外のことでも。はい、どうぞ。

【赤上委員】

トラック協会の赤上と申します。

資料2の3ページに、今回の協議会の各県の取り組みということで紹介をされておりますが、数少ないアドバンス事業、秋田県もやらせていただけるということで非常に光栄に思います。けれども、加工食品については愛知県も同じく取り組まれるというふうに書かれております。また、こういう愛知県、他県との情報の共有というのはこのアドバンス事業をやりながら、そ

の共有するというのは可能なのでしょうかというのがまず1点と。

それと7ページの今後の協議会での取り組みという課題が5項目ほど出ておりますけれども、今、荷主さんも非常にこのトラック輸送に対する危機感、あるいは問題意識というのは非常に高まってきているなと思います。ただし、それは比較的大規模な荷主さんであって、本当に中小の荷主さんにはまだまだ浸透されていないというのが現実だと思います。きのう協会の理事会でも話が出ましたが、これからどうやって荷主さんに浸透させるか、この協議会の内容だけではなくて、標準運賃であったり、あるいは荷主対策の深度化というお話も出ましたが、そういうことも含めて、荷主さんをどう動かしていくかというのが本当にポイントになると思いますし、私は、この改正貨物自動車運送事業法、これがもう本当に荷主さんと交渉する最後のチャンスかなというぐらいに思っておりますので、我々業界としてもぜひ一生懸命やっていきたいと思っておりますし、ぜひ国交省、厚労省のほうからも絶大な荷主に対する啓蒙のご支援をいただければありがたいと思います。

【森座長】

ありがとうございます。赤上委員からの質問は2点で、1つは、アドバンス事業で同じようなテーマでやっているところとの情報の共有はどのようになっているかということと。

もう一つは、荷主さん、特に中小の荷主さんに対する意識をどれだけ、どのように上げていくかという問題だと思いますが、事務局のほうで何かお答えできますでしょうか。

【事務局】

情報の共有につきましては可能かと考えております。直接することもできますし、本省経由で情報をやることも可能かと思っておりますので、いただいた後には皆様にお知らせできるようにしたいと思います。

もう1点のほうの中小の荷主を含めた啓発といいますか、情報の浸透部分ですけれども、どのような方法が良いか、すごく悩ましく思っているところでして、さまざまなことをご議論いただきながら、積極的に対応していきたいというふうに思っております。

【森座長】

よろしいですか。

実際に知っているということと行動を起こすということとは違うので、中小の荷主さんも事

情はわかっている、起こせないのか、起こすつもりが全くないのか、その辺のところの事情もよくわからないので、その辺のところはやっぱりあらかじめ確認しておかないといけないのかなとは思っています。

あとは、人間はわかっている、行動は起こさない、周りで同じような人たちが行動を起こして、初めて行動すると。これは津波対策でも同じで「危ないですよ、逃げてください」と言っているだけではみんな腰を上げないですね。「私は逃げますから」って、逃げちゃったほうがいいわけです。実際の成功例も、それ以外にもいろいろありますので、やはり中小の荷主さんたちで実際の成功例というのですか、うまくいった例を紹介して、どれだけメリットがあるかというところがないと、多分知っていても動かないんじゃないかなと思いますので、この辺のところも含めてよろしくご指導のほどをお願いしたいと思います。

関連してでもよろしいですし、全くそれ以外のところでも構いません。小さなことでも構いませんので、どうぞご意見、ご質問いただければと思います。早目に始めておりますので、時間はたっぷりあります。よろしかったでしょうか。何か少しでも引っかかるころがあればぜひ。じゃあどうぞ、小野先生。

【小野委員】

中小企業ということに焦点を絞れば、昨年の4月からはもう年休5日の取得の義務化とあります。それから、4月からは今度は一般職については720時間の上限が中小企業も入るわけですね。2023年からは60時間を超える部分の時間外については大企業並みの5割増しというのが入ってくる。2024年によくドライバーについては960時間、休日労働を除いた分については上限規制が入ってくるわけですが、本当に4月からは今度は事務方について、一般職、ドライバー以外の事務職だったり、作業職だったり、そういうところについては720時間制限が入っているわけです。一般的にずっと議論されているのが基本的にはやっぱりトラックドライバー対象としてどうやって労働時間を減らしていくかということがここ数年ずっとやられてきたわけですが、よく考えてみると、事務方と申しますか、ドライバー以外のところについても運送事業という観点で見れば、始業前の点呼はしなければいけない。そして乗務後の点呼もしなければいけない。そんなこともあるので、極めてやっぱり長時間労働であることは否めないわけです。そういった形で、ドライバー対策のほか、実際はドライバー以外の職種についても運送業についてはやはりもう少し何かいいアイデアを持って、時間短縮できるような長時間労働にならないような、そこもやっぱり見ておかないと、これはなかなかうまくいか

ないなと思っておりますので、ぜひともそういったところも光を当てて、対策をちょっと講じていかれたらというふうに思います。

【森座長】

どうもありがとうございました。貴重なご意見をいただいたと思います。

ほかに何かあれば。ちょっとわからないところとか。はい、どうぞ、嶋田委員。

【嶋田委員】

ただいまの小野先生のお話に関して、いわゆる運行管理者ですね、点呼時間、今、日貨協連ではロボット点呼を一生懸命進めているわけですが、それは運行管理者が今その補助にしかないわけです。ぜひ特に夜間の点呼に、また長距離の電話の点呼なんかもトラブルがない限りロボットでできるとか、そういうふうにしていただかないと、特に中小企業に関しては、運行管理者が何人も何人も置かれないので、非常にそこら辺が問題です。改善基準の問題も出てきますし、先ほどの720時間問題もうすぐですので、ぜひその辺もご検討願えればありがたいと思うのですが。

【森座長】

これはどなたからお答えすればよろしい。

【嶋田委員】

ロボット点呼に関してはやっぱり国交省とか、厚労省のほうだと思うのです。その辺のそういう可能性に向かって進んでいるのか、それともそれは相変わらずまだ全然だめなのか、ちょっとその辺についてお聞かせ願えればありがたいと思います。

【森座長】

展望というか、見通しでございますね。済みませんよろしくお願いします。

【小野委員】

今、嶋田委員のほうで出されましたロボット点呼、これにつきましては、日貨協連で昨年から実際は実施しておりまして、昨年は数社やってみたのですが、ことし本格的に実証実験とし

ては約14社以上やろうということになっています。当然今の法令ですと、一応組織上は安全政策課になりますけれども、基本的には補助でしかないわけですね。だから、基本的に人がいなければだめですよということです。ただ、一時的に点呼が集中する場合には1人、2人もつけなければいけないところは1人でも済むというところもあって、ロボットの効果はあるだろうということは今でも見込まれています。

現状のやり方としては、1つ楽できるのはGマークをとってIT点呼でやるということが他の事業所もまとめてできますので、1つ方策としてはあるのですが、ロボット点呼のいいところは、Gマークが要らないのです。今のところ当然補助です。この実験がうまくいったときに、まさに一般職を守るための労働時間短縮というものが運行管理者に対して効果があると見れば、きっとひとり立ちロボット点呼になる可能性はとっても強いと言われているので、これぜひとも国交省のほうでは検討対象としてその実証実験の結果も見られて、素早い対応をされたらいいかと思います。

【森座長】

情報ありますか。お話しできることがあれば。

【事務局】

大変申しわけないですけれども、情報を持っていないものですから、委員の皆様からの強い要望があったということを運輸局のほうに伝えていきたいと思います。

【森座長】

ありがとうございます。ほかに、どうぞ何でもよろしいので。はい、どうぞ、近藤委員。

【近藤委員】

済みません。ちょっと不勉強なので教えていただきたいですけれども、資料1番の4ページにあるホワイト物流推進運動ということで、自主行動宣言に参加要請を行われて、上場企業6,300社のうち、約1割強の企業さんが自主行動宣言を提出されていると。ちなみにこの自主行動宣言を提出された企業さんというのは、1つは、今後何か自主行動なので、こういうことをやっていきますよという具体的なものを例えば提出の上で、こういう宣言をされているのかちょっとその辺わからなくて、教えていただきたいのと。

こういった自主行動宣言をされた企業さんの中で、例えば今回のアドバンス事業の中でも先ほど加工食品とか、建設資材とか、業界によってそういったフォーカスされている業態があるのですけれども、そういった業界に属する会社さんの中でこういった自主行動宣言している会社さんと何かしら今後例えばタイアップしてそういった業界の運送環境というか、働く環境を改善していくような取り組みとかを模索される、そういう計画はあるのかどうか、まずその点をちょっとお聞きできればと思います。

【森座長】

よろしくお願いします。

【事務局】

自主行動宣言を出していただくに当たりましては、必須項目といいまして、取り組む事項として3項目ほどあったかと思います。法令遵守の意識、運動方針等に賛同いただいたという形で自主行動宣言を出すことが可能です。

さらには、具体的にはどんな取り組みをされますかということで、そういった内容も網羅していくことが可能となっておりまして、その取り組み内容につきましての公表か、非公表かを選択出来る様になっております。さらには、その取り組みについての義務的なことは何も発生しておりませんし、あと、先ほどのタイアップしていくのかということにつきましては、今のところは特に考えてはいないということであります。

【森座長】

よろしいですか。

【事務局】

補足させていただきます。

ホワイト物流の自主行動宣言の内容につきましては、資料1の4ページ左上にございますが、ホワイト物流のポータルサイトが開設されておりまして、こちらのほうに自主行動宣言を提出いただいた各企業様のまずは県別、それからあと業種別で全て公表する形で載っておりまして、自主行動宣言内容もそちらのほうで確認することができるようになっております。

【森座長】

よろしかったですか。まだ何かあれば。よろしいですか。ポータルサイトの開設がどの程度重要な影響力を持つのかという検証はなかなか難しいので、でも、やらないよりは絶対やったほうが良いということだとは思いますが、大体のところはもしかしたら、まだちょっと言葉にできないという方もいらっしゃるかもしれませんが、それはまたあとつけ加えていただいてもいいような時間もあるかもしれませんが、この議題の1と2、あわせて、さまざまなご意見、ご質問等をいただきましたので、今後の取り組みに何らかの形で反映されるようによろしくお願いいたします。やっぱり本当は反映されたなら反映しましたよというフィードバックが欲しいところですが、その辺のところも含めて、よろしくお願いいたします。

3. アドバンス事業について

【森座長】

それでは、議題の3のほうに移らせていただきたいと思います。

議題の3、アドバンス事業についてということでございますが、事務局のほうから説明をよろしくお願いいたします。

〔事務局より資料3の説明〕

【森座長】

どうもありがとうございました。今説明がございましたところ、資料3でございますけれども、委員の皆様からご意見、ご質問等がありましたらお願いしたいと思います。手を挙げていただければと思います。じゃあどうぞ、小野委員。

【小野委員】

手積みからパレット化ということでこれは貴重な実証実験だと思います。若干辛口な視点でちょっと言わせていただきたいと思います。2016年度から始まったパイロット事業、2年間全国で100以上の事例がありました。私もその中でかかわってきたものの中と言われると、特

に中長距離輸送の中での農産品だとか、加工食品とか、そういう段ボールの直積みからパレットへというところの実証実験は既に5つか、6つか、7つかあるわけですね。そのときにやはり、もう既にまさに日通総研さんをご指摘なされたように、積載率が落ちるのです。計算しても約25%程度落ちました。現実にもう一つの問題というとパレットと確かに段ボールケースのサイズが合わないということでさらに落ちるということで最大3割ぐらい落ちる可能性があるということも既にパイロット事業の中でも報告されていました。

そこで、ぜひとも待ち時間だとか、積み込み時間が減ることはもう既にパイロット事業としてもその部分については確実なる効果としてわかっているのです、できることならば、パイロット事業からさらにアドバンスが前進するような実験であるとしたら、その部分はもう既にデータとしてあるので、ぜひとも積載効率が落ちる部分によって1ケース当たりの運賃単価がやはり2割、3割上がってしまうということを。もう一つは先ほどの今度は積み込み、あるいは待ち時間というところについて、今有料化されていないとしても、これを有料化した場合のコストをしっかりと見込んで、そこが削減されていますので、プラスの増コスト分、積載率によって落ちる増コスト分、そして待ち時間と、そして積み込み時間の短縮により今度はマイナス効果部分、これを計算していただいて、1ケース当たり実際にどの程度の運賃に跳ね返りがあるかということ一度計算してもらわないと、実証実験で確実に終わってしまう。現実には、最終的運賃、見積もり、運送事業者が持って行ったら、これじゃあ無理だよねという瞬間で終わってしまいますので、そういったプラス、マイナス効果をやって、こうすると実現につながると思いますので、この時間的なことについては、もちろんのこと、さらにコスト面で、その部分を裏づけとるようなデータを、ぜひともこの中で出していただければなというふうに思います。

【森座長】

ありがとうございました。ご意見をいただきましたが、ほかに何かあれば、ぜひ。はい、どうぞ。

【澤田委員】

2点ほど質問ありました。先生、このパレット輸送の関係で結局出荷のところから手積みでパレットに移し替えして、着でも移し替える。それが輸送の際には、1,100×1,100のパレットでやったものを着荷主様からの提案で1,000×1,200の輸送パレットを使うということですから

ども、聞いただけではどういう効果が得られるのかとちょっと理解できなかったもので、それを教えていただきたいということが1つと。

秋田を11時に出発して千葉に大体19時から20時に着いて、受付をする。この14ページから見ると、翌日は8時45分から荷下ろし開始して、10時58分までかかっているとなっておりますけれども、後の総括みたいところで、4番目まで入れないから、大体午後まで待機することが多いということであれば、これは特異なケースだったという意味でしょうか。大体は午後からでないとり下ろしができないというような感じでしょうか、そこの2点をちょっと教えてください。

【日通総研】

まず2点目のほう、午前中にできているねということですが、これは特異というか、基本的に間に合わないことが多いですけれども、今回は4番目に滑り込めたといったようなことで午前中に荷下ろしができたというような状況になっております。

ですが、毎回毎回午後になってしまうということではないですけれども、午後になることのほうが多いという中で、今回は間に合ったといったような事情になっております。

それから、1点目について、着側のパレットを使ったら何が変わるのかということですが、着側のパレットを使って1,000×1,200にあらかじめ積み込まれていれば、少なくとも着側での手荷役による取り崩しというものが発生しないということになりますので、そうしますとパレットで下ろしたものをそのまま倉庫に入れられるということになりますので、着側での荷役時間、荷役作業というものの負荷というものは基本的にはなくなるといったようなことが見込まれるということになっております。

【森座長】

今のご回答でよろしいですか。

【澤田委員】

私は質問した内容はわかりました。

【森座長】

はい、どうぞ。

【嶋田委員】

前もお話をしたと思うのですが、このパレットを着荷主のパレットを持って行って、そこで積むということは、持っていく作業、この実証実験だからいいですね。普段いつも同じに回っていたとして、それを持っていくときに、帰りにはそのパレットを積むことでどうなるのかというような問題もあるし、うちはほとんどパレットなしで手積みの仕事をしているものですから、なかなかこのパレットについて理解できないですが。それこそ日本中で同じサイズのパレットができない限り、どうしてもここで「積み換え・積み換え」というのがあります。何かその辺がパレットをあっちへ持っていったり、こっちへ持っていったりというのが非常に問題じゃないかなと思うのです。パレットで運ぶけれども、ただ、載せ替える、お互いにあっちでもこっちでも載せ替えるなら、これは実験のための実験であって、何も普通に積んで下ろしてもほとんど変わらないじゃないかなと。これを聞いていて思ったのですが、いかがなものでしょうか。

【森座長】

どうぞお願いします。

【日通総研】

まず、パレット、当然ご指摘のようにパレットを借りるということであれば、着荷主さんのパレットをどこかで持って帰らないといけないということにはなります。ただ、きのうのお話の中で、きのう打ち合わせをさせていただく中でのお話の中では、下ろした着側の倉庫で物を下ろします。当然帰りにはほかの荷物を積んで帰るんですけども、それがあっても、パレット、例えばここでいう16枚ぐらいであれば、積んで帰るぐらいの余裕はあるねというようなことではありました。基本、毎月この着側のセンターとこの秋田のほうの工場では、大体15便くらいトラックが回っているということなので、行ってもらってくる、こっちでまた積むといったようなサイクルで回せば大体きのうざっとした計算をされていましたがけれども、この加工食品のこのサイクルの中でおおむねパレットを1,200のパレットを五十何枚か借りられるような状況であれば、積んで帰るのは全然問題じゃないし、その50枚ぐらいこのために回していただけるのであれば、多分うまく回るねといったようなお話はされておりました。

ですので、やってみてうまくいきましたということで、これが実際のこれで進めてみるかと

いうことになり得る可能性はあるのかなと、そこも含めて実験のための実験ということでもないのかなというふうに個人的には感じてはおります。

【森座長】

ということですが。どうぞ。

【嶋田委員】

ちょっとうちの例を申し上げますと、うちはパレットを関係なくリフトで積んで関東に行って、帰りに大きなものがほとんど飲料水関係のものをパレットで積んでくるということが多いです。けれども、そのパレットはこっちの工場でも使って、そしてパレットをそこへためておいて、おおむねトラックに1台ぐらいになったときに、そしてうちがちょっと暇なとき、行く荷が少ないときに、たまにトラックにいっぱいにして運んでいく、その場合には普通の運賃よりちょっと安いけれども、うちが暇だから成り立っているというようなサイクルで回っているものは確かにあります。

けれども、常にパレットを積んでいってとなると、帰り荷が決まっていて、帰りの荷物の量がかさばらないものでパレットをすぐにいつも積める状況だといいいですけども、その辺の問題もちょっとあるのかなと。やっぱりパレットというのはいいですけども、パレット自体も結構重いわけですね。かさばるし、そこら辺にいろいろ問題があるのかなと、もっといい方法が世の中にないものでしょうか。そういうことをちょっと思いました。

【森座長】

はい、どうぞ。

【赤上委員】

昨年のパイロット事業においても、パレット化するということで非常に効果が出ると、今嶋田委員が言うとおり、パレットが効果を生まないというケースもそれはあるかもしれませんが、全体的にはやっぱりパレットというのは効果があるのかなというふうには、私自身は思っておりまして、例えば今、未来の物流を考える協議会というのを秋田県で立ち上げさせていただきましたが、そこで農林水産物流のワーキンググループをつくっておりまして、きょう全農さんいらしていますけれども、園芸の吉田次長さんにグループ長になっていただい

て、今取り組みをいろいろ聞いておりますけれども、農産品について、今パレット化を積極的に進めたいというふうに園芸のほうでは考えておるようで、全農の園芸の中に物流プロジェクト会議というのをつくっていただいて、そのトラック輸送についての生産性を上げようというような取り組みをなされていると。さらに、シイタケとか、エダマメについては、荷姿の統一をしようというような動きもされているというようなことなので、全くそのパレット化、あるいはそういう規格をそろえるという動きがあるということもぜひ覚えておいていただければなというふうに思います。もし、よかったらその辺のお取り組みをご紹介いただければありがたいなと思います。

【森座長】

どうぞ。

【柿崎（代理出席）】

きょうは済みません。本部長の山田がちょっと諸会議で重なりまして、欠席ということで、あわせて事業部門であります米穀・園芸部門もちょっと重なりまして、私、管理部からの参加ですけれども、ちょっと材料がないですけれども、今お話がありましたとおり、今の現状を踏まえて大きな課題として、J Aグループとしてもこの物流問題は捉えております。全農J Aグループとしての物流合理化に向けた取り組みということで、まずは米穀部においても、作業軽減を図るために、フレコンの取り扱い拡大、それから紙袋輸送の一貫パレチレーション化の取り組み拡大、園芸部門は今お話がありましたとおり、パレット輸送体制の検討ということで、圏域で青果物物流プロジェクト会議を立ち上げます。今の物流情勢を踏まえた対応の検討に着手しているという状況です。

あわせて、今申し上げましたとおり、段ボールの全国域の規格の統一、圏域の今申し上げた品目の規格の統一に着手をしているということです。

それから、全農の全国域ですけれども、昨年物流の専任部署を設置いたしまして、J A物流グループ会社と連携した取り組みを進めています。

また、この後、3月に園芸物流合理化研究会を立ち上げまして、圏域を越えた物流課題の改善対策に向けて協議を進める予定でございます。

きょうは済みません。この辺で勘弁をしてください。

【森座長】

よろしかったでしょうか。ほかに何かございますでしょうか。はい、どうぞ、近藤委員。

【近藤委員】

今回のアドバンス事業に関してなんですけれども、1つは、荷役の軽減化ということでパレット、積み込みに関してはそれが荷主さんの都合でできなかったということで、今回、それで着荷主さん側がそうであればということで、貸してくれるというのは一歩前進なのかなというふうに思いました。午前中に4番目までに入れば、荷下ろしできるということは、午前中には4台しか荷下ろしができないという環境があるのかなと思います。この実証実験の該当車両だけではなくて、そこで荷受けされる事業者さん、全て同じやっぱりパレットに積み替えすれば、全ての運送事業者さんにパレットを貸し出しすることによって、午前中の荷受け可能台数を4から5、ないしは6というふうにすることができれば、午前中の5番目に入っても午前中に荷受けしてもらえとか、そういうことにつながるのかなというふうに推測されるんですけれども、その辺というのは何かしら検討といいますか、ご協議はあったのかなというところと。

あとは逆にほかのちょっと実証実験でもありましたけれども、受付順で荷下ろしをするというところについて、受付順ではなくて、荷下ろしされている会社さんといろいろ話し合いの場を持って、例えば実際「うちは午後でもいいよ」という事業主さんがいれば、午後に来てもらうとか、そういった調整をしてもらって、ほかの事例にもありましたけれども、事前に納品メーカーさんによって時間を決めてしまうという時間指定をするというのも一つの荷待ち時間を減らすことにつながるのかなと思ったので、その辺は何かご検討はあったのかなというところを聞きたいのと。あともう一つ、パレット化というところで、やっぱり同じような問題が起きます。メーカーさんが自社のパレット、こちらの卸さんも自社のパレット、そうするとどうしてもパレットとしては流通しないので、それをどうにかしなければならないですけれども、例えば僕のちょっと記憶違いかもしれないですが、海外で、ヨーロッパのほうに行くと、ユーロパレットという統一パレットを使っています。国をまたいでどんどん商品を流通させるために、ほぼ全てのそういった流通ということでユーロパレットというのが共通化されていて、それが国をまたいでパレットを回すシステムのところは僕もちょっと詳しく聞いてこれなかったですけれども、商品はパレットごと何かパレットも含めて購入されていて、流通させると。そして、パレットが集まったところは、またそれをどこかに引き取ってもらって、パレットを売れ

るという、そういう仕組みの中で、ユーロパレットというのが統一パレットとして規格されている。車の大きさもそのユーロパレットが3枚積めるように全て設計されていて、段ボールやそういったものをもうユーロパレットからはみ出すことがないように全て設計されていてということで、商品やそういったものに左右されずにパレット化が進められているということを行ったときに聞いてきたのですが、もしかすれば私の聞き方が悪くて、理解違いかもしれないですが、今だとそれぞれがスーパーさんやいろいろなところで「うちはこのパレットじゃなければだめだ」とかということでやっている。そういったことを国としても何かしら変えていくことができれば、共通パレットを使うことができれば、かなりこういった問題が解消されていくのではないかと思います。この辺については行政サイドの方からちょっとお考え等あればお聞きしたいのですが。

【森座長】

どうでしょうか。

【事務局】

まずは実証実験のアドバンス事業のほうの回答ということで、おっしゃるようにパレットを着側のパレットというものがみんなに広く貸し出すということになれば、みんなが早く終わるじゃないかといったことは確かにご指摘のとおりだと思います。今申し上げました先ほどの説明にもありましたように、実は1,000×1,200のパレットで彼らの着側の荷主さん、あるいは物流子会社の自社トラックはこのパレットを使って実は輸送しています。なので、ただ、グループ内で使っているものを外部には貸し出していなかったということで、その部分に関して荷役に時間がかかってしまっているといったような状況であったということでもあります。

今回の秋田のこの荷物に関しましては、発側の工場の手配するトラックということになっておりますので、そういったグループ内とは別の流れで動いているといったところで今回、その中で、通常はグループ内だけで使っているパレットをじゃあ貸し出しましょうといったようなご提案をいただいているというようなお話になっています。ただ、説明の中で申し上げましたように、物が食品ですので、荷役時間が短くなって、それだけ品質が下がる可能性が減るということは彼ら自身も望んでいるところということではありますので、この今回の実証実験の結果を受けて、外に貸し出してもいいじゃないかといったようなことにつながれば、ご指摘のような形にはなろうかと思いますけれども、あとはパレットのためのパレットがじゃあどれくら

い投資しなければいけないのかというところはまたもう一つ別の観点で今荷主さんのご検討事項にはなろうかと思えますけれども、ただ、申し上げましたように、荷役時間を短くしたいという要請は着側にもあるということはありますので、十分この結果を踏まえた上で、ご検討はいただける余地はあるのかなというふうには思います。

それから、2点目は何でしたっけ、済みません。

【森座長】

受付時間です。

【事務局】

受付時間ですね。これに関しては、現状、着側のほうではそこまで踏み込んだ検討はいただいているというところと、申し上げましたグループ内の自社車両もあるということで、実は着のセンターのバースもグループのトラックが着くバースと、外部のトラックが着くバースというのは別に分かれていまして、そういったこともあって、今回の1時間に、午前中に何台かしかできないというのも限られたバースしか使えないといったような事情もあるといったこともあって、じゃあそのバースだけ予約受付をするのかとかいったことも彼らの中でもなかなか検討がいろいろ難しい部分があるのかとは思いますが。

ただ、今回の調整、このパイロット事業の中で、こういったことで「こういった削減ができましたね」ということに加えて、あと「こんなことができるんじゃないですか」といったようなご提案は当然差し上げたいとは思っておりますので、この部分についてはまた荷主さんのほうに引き続きご検討をいただくとといったようなことのご提案のほうはこちらからもさせていただければなとは思っております。

【森座長】

ユーロパレットを含めた見解も何かあれば。

【事務局】

本日オブザーバーで参加いただいております農林水産省のほうのパレットの関係ではかなり進んでいるとは思いますので、ご発言いただけませんか。

【森座長】

済みません。よろしくお願いします。

【内藤オブザーバー】

農林水産省東北農政局の内藤でございます。

今、パレットということでお話がありました。まさに令和元年度の補正予算で今産地生産基盤パワーアップ事業という事業の中で、統一規格のパレットを使った輸送体制の構築ということで1日型のレンタルパレットにRFIDタグをつけて、それこそ産地から消費者へ一貫物流をするというような取り組みで、今まで実証事業でやっていたものをさらに段階を踏みこみまして、レンタルパレットの導入代金の補助をしていくというような事業にも取り組んでおります。先ほど全農さんのほうでそれこそ箱の規格の見直しもされているという話だったんですが、ご承知のとおり、農産物の場合は多品種でございますので、箱の統一というものもまだまだ進んでいない現状がございます。そういったこともあって、物流の課題が大変多いという認識は持っております。ただ、一方で補正予算なりも獲得しながら、こういう物流のパレット化みたいなものにも取り組んでおるところですので、引き続きご協力のほどをよろしくお願いいたしますと思います。

以上でございます。

【森座長】

よろしかったでしょうか。

【近藤委員】

ヨーロッパのほうを視察といいますか、物流センターを見させてもらったときに、それぞれスーパーさんのセンターとか見させてもらったが、そこに全てユーロと書かれたパレットが使われていて、それが国をまたいでも使われていて、非常にやっぱり効率化とあと環境に対するそういった考え方でそういうのをやっているのだという話を聞いてきた。日本でもそういうのが導入されたら非常にいいなというふうに思ったので、なかなかそこには越えていくハードルがいろいろあるとは思いますが、そういったほかの国の先進事例というのを検討していただければ幸いだなと思います。

【森座長】

どうもありがとうございます。将来的にはもしかするとパレットじゃない移動のための何か規格みたいなものも出てくる可能性もあるかもしれませんので、今後期待したいなと思います。

済みません。司会の不手際で時間が大分押しており、今度押してしまいましたので、これで皆様の今年度のアドバンス事業の実施につきましていろいろご意見、ご質問をいただきました。ご協力いただいている対象集団と検討していただけますよう、また関係部署等でこれらのご意見等に関しまして、ご検討をいただいて、さらにいいものを目指していただければなと思います。

4. 働き方改革等の実態に関するアンケート調査の取組について

【森座長】

それでは、議題の4のほうに移りたいと思います。

働き方改革等の実態に関するアンケート調査の取組についてということでございます。

事務局、ご説明のほうをよろしくお願いします。

〔事務局より資料4の説明〕

【森座長】

ありがとうございました。事務局よりご説明がございましたアンケート調査でございます。もう既に発送しているということですが、この協議会の取り組みに関しまして、ご承認をいただきたいなと思います。順次結果についても公表されると、発表されるということでございますので、期待したいなと思います。

何かこの件に関してつけ加えるべきところとか、どうしても言っておきたいこととかございますか。よろしいですか。

◎その他

【森座長】

それでは、続きまして、議題を終了しまして、その他に移らせていただきます。何か皆様からございますか。事務局、よろしいですか。

〔事務局より資料5の説明〕

【森座長】

ありがとうございました。特にこの件に関しては議題にはしていないので、報告事項ですが、もし何かつけ加える点があれば、どうぞ小野委員。

【小野委員】

ちょっと数字の見方の質問です。例えば9ページ目、とても興味深いなと関心を持った経過があったので質問したいのですが、新標準約款を導入後の状況ということで、交渉した場合の結果、秋田、回答数は何と58社だと思いますが、運賃料金の値上げができたとあります。これはなかなかいいなと思いました。そこで、ぱっと見たときに、58社回答で、30というのはパーセントなのか、58社中、30社ができたのか、半分以上できたという母数なのか、パーセントなのかちょっとわからなかったですけども。

【事務局】

母数でよろしいかと思います。

【小野委員】

母数ね。じゃあ半数以上が運賃料金は値上げができたということでよろしいですかね。ありがとうございました。

【森座長】

ほかによろしいでしょうか。じゃあこれ以上何もなければ、これで議事を終了させていただきます。大変不手際で遅れてしまい、申しわけございませんでした。

以上で事務局にお返ししたいと思います。よろしくお願いします。

◎閉 会

【【秋田労働局労働基準部 奈須川部長】

本日は、長時間にわたりご議論いただきましてありがとうございました。

冒頭事務局からご説明させていただきましたし、また、委員の皆様からお話しのありましたとおり、自動車運転の業務に関しましては、時間外労働の上限規制の適用が令和6年3月まで猶予されておりますが、当然猶予期間におきましても行政としまして自主的な取組をお願いしているところでございます。

ただ、やはり貨物運送事業者の自主的な取組だけでは上限規制に対する対応が難しいと思っております。やはりそういう意味では荷主企業の皆様の協力が不可欠であろうと思っております。そういう中で、秋田では平成28年度、29年度のパイロット事業、また、平成30年度のコンサルティング事業、令和元年度のアドバンス事業と、継続して実施することによってさまざまな問題点等が見えてくる事業を、運送事業者、荷主企業のご協力を得て実施できていることは大きいと思っております。皆様から本日いただきましたご意見につきましては、各取組において、検討を反映させてまいりたいと思っておりますので、引き続きご理解、ご協力をよろしくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。