

青果物流通標準化検討会（第2回）概要

1. 日時：

令和4年4月15日(金)14:00～16:00

2. 場所：

農林水産省 第3特別会議室（一部、オンライン参加）

3. 出席者：

<出荷団体>

三木 純一	全国農業協同組合連合会 園芸部長
戸田 弘二	ホクレン農業協同組合連合会 物流部長
二藤 努	日本園芸農業協同組合連合会 業務部長

<卸売団体>

泉 英和	一般社団法人全国中央市場青果卸売協会物流部会長 (東京青果株式会社 専務取締役)
------	---

月田 求仁敬	一般社団法人全国青果卸売市場協会 会長
--------	---------------------

<物流事業者>

馬渡 雅敏	公益社団法人全日本トラック協会 副会長
-------	---------------------

<行政>

平澤 崇裕	国土交通省総合政策局 物流政策課長
日野 祥英	国土交通省自動車局 貨物課長
宮浦 浩司	農林水産省大臣官房新事業・食品産業部長
武田 裕紀	農林水産省大臣官房新事業・食品産業部 食品流通課長

<オブザーバー>

全国青果卸売協同組合連合会
農林水産省農産局 園芸作物課
農林水産省農産局 果樹・茶グループ
経済産業省 商務・サービスグループ 物流企画室

4. 議事概要：

【宮浦部長冒頭挨拶】

○本検討会は昨年9月に第1回目の会合を開催した後、4つの分科会に分かれて3月までに計5回実施してきたところ。

○その成果をガイドライン骨子という形でとりまとめたので、その中身についてご報告し、この場で議論したい。

○この取組自体はまだまだ限定的なことかもしれない一方で、その影響は現場において必ず役に立つと思う。本日は実り多い場にできればと思う。

・農林水産省新事業・食品産業部食品流通課より青果物流標準化ガイドライン骨子、今後の進め方についてご説明し、意見交換を実施。

【各構成員からの主な意見】

○ 以下、構成員からの主な発言。

1. 青果物流通標準化ガイドライン骨子について

- ガイドライン骨子のパレット循環体制の部分において「パレット化の推進にあたっては、手荷役を減らすことを基本」という記載になっていることについてそもそもトラックの運転手は高齢化して手荷役が困難になり、実際には運ばない業者が増加していることが発端となっている。厚労省の働き方改革で2024年4月から960時間という残業規制が始まることも伴い、警鐘を鳴らしてきたつもりである。また、来年2023年4月から中小企業は月間60時間を超えると、残業代を5割増で支払うことが義務化される。今の段階では「手荷役を減らすことを基本」としつつ、来年や再来年には、「なくすこと」というふうに書き換えていただきたい。
- JRコンテナに積載するとき、パレットのみだと隙間ができてしまうため、手積みで荷物を足すという実態がある中で、手荷役をゼロということは状況によってはできない場合もある。残業規制の規定は十分把握しているが、そういう実態がある。
- JRコンテナでゴトコンに入れて運んでいるが、ゴトコンに手積みで入れるというのは大変な重労働である。端数をどうにかしてJRコンテナに入れるということはあると思うが、残業規制が施行されるとゴトコンに入れる人がいなくなるのが現実なので、「なくす」という書き込みがどこかの段階でできれば。今、更にJRコンテナを使いましょうという話や、青函トンネルの問題など、様々なことを考えないと積載率は上がらない。そういうことも進めながら手荷役をなくすという話ができればと考えている。
- 話は重々承知しているが、実際問題もある中で一気に進めてしまうと、ハレーション等々も起きる可能性もある。なくすことを目指して進めていき、どこかの段階では「なくす」という文字が入るような形にしていければと考えている。
- 原則T11が基本となっているが、今の実態からT11パレットでは著しく積載効率が落ちてしまう青果物、重量青果物もあるため、今回のガイドラインからはみ出すものも出てくる。また、場内物流のトラック予約システムの関係では、前日までに車番が決まらないため予約が取れないというような実態がある。ガイドラインに載せていく中で、この予約システム自体で待ち時間がなくなるというのは、目指すところではあるため、システム自体、改善等も含めて、使いやすい形にしていきたい。
- 原則T11について、T11以外でどうするかはトータルのコストのバランスも考えて判断していくことであるため、皆様と協調しながら進めていく。トラック予約システムに関して、昨年トラック予約システムの改修に取り組んでいただいたが、その結果や運用の状況も整理する。併せてバースの問題は市場整備とも関係すると考えており、トラックを着けられるスペースが広がることで、トラック予約システムの運用ができるのではないかと、該当の市場や卸売会社と話をしているところである。こうしたところとも連携しながら、トラック予約システムをきちんと使えるような環境も、整えていきたい。
- トラック予約システムについて、車番が決まらなくても、納品伝票の電子システムなどでどういうものがどういう荷姿で輸送されてくるということが分かれば、予約が完了するようにしていきたい。積載物の情報が先に届き、実際に載せてきたものと合っていれば、車を特定できるように、予約システム自体を改良していただく方が話は早いのかなと思う。直前まで車番が決まらないというのは、確かに我々の業界の悪いところかもしれないが、荷姿の情報は分かるはずなので、そのようにしていきたい。
- 予約項目に車番があるのは、夜に荷受けすることが多いため、ぱっと見たときに車番で管理するのが一番分かりやすいという発想から来ている。今

後、システムをどう改良すれば、産地、トラック業界、卸会社にとってよくなるのかという検討も是非していただきたい。より使いやすいシステムにしていくというのが基本と思っているので、その方向で進めていきたい。

- 外装サイズの寸法に関して、検討を続けると明記した各品目について考え方や各産地の事情を構成員の団体の皆様から聞き取ったが、それぞれの事情が複雑であり、一概に整理できるようなものではないことがよく分かった。園芸作物課においても、聞き取ったことをよく整理し、知恵を絞って一緒に頑張っていければと思っている。
- ガイドライン骨子の内容に異論はない。「手荷役を減らすことを基本」とする部分について違和感があるということであれば、「なくすことを目標にする」というような表現でも良いのではないか。
- 「なくすことを目標」では現状受け止めきれない現場もあるようなので、今後取組が進んだら「なくすことを基本」とガイドライン骨子を書き換えることとしたい。
- 運送業界からの話をお聞きすると、長時間労働の禁止、2024 年問題、残業代の割増し支払いなど、危機感が伝わってくるが、農業関係者の中で話し合っていると、その危機感がよく分からない。国土交通省にも見解を伺いたい。
- 2024 年になると、残業時間 960 時間が罰則付きで適用されてしまうことと、厚労省で進めているトラックドライバーの労働時間、拘束時間の告示も適用される。のんびりやっている暇はなく、労働時間の削減は待ったなしという状況。労働時間の中で一番ウエイトを占めているのが荷待ちと荷役であり、基本は手荷役というのではなくし、荷役の労働時間を減らしていくほかないという考え。
- 物流業界は、今深刻な労働力不足を抱えており、物流DXや標準化の取組をしっかりと進めていこうという動きがある。一部業種分野別には標準化の取組が進められており、また、パレット等については業種横断的な標準化の議論を進めているところ。こうした取組みや議論を通して、手荷役等によるドライバーの負担や非効率の削減を速やかに進める必要がある。

2. 今後の進め方について

- 厚労省の改善基準告示も決まれば、労働時間の規制は 960 時間どころかさらに厳しくなるため、切迫感はある。また、燃料費が高騰しており、遠方への輸送が難しくなることも危惧している。人件費や燃費の問題を解消するためには高速に乗るほかないとも思っており、その場合車両費、賃金、燃料費の運行三費に加え高速代がかかることになり、全体のコストがどんと上がらないようにはお互い話をしながら進めていきたい。順々に進めることは理解できるが、2024 年というデッドラインがあることをご理解いただきたい。
- パレット循環体制構築について、転送業者だけでなく市場から出た後のスーパー等小売業界の部分も含めて意識の醸成や仕組みづくりを進めていただきたい。外装サイズについては、できる限り連携をしながら進めていきたい。
- 2024 年問題等を踏まえ取組を進めているが、ここ一、二年ちょっと停滞している。レンタルパレットコストが上がったことと、積載問題もあり農協や産地がコストを優先している実態。農協に理解いただく必要がある一方、コストが上がった分を売価に転嫁できないことも課題の一つであり、仮に転嫁できたとしても産地競争で負けてしまうのではないかと懸念もある。これらも含めてパレット化が進むようなガイドラインにしていきたい。
- T11 パレットの取組を進めている産地から届いたパレットを市場で積み替

えており、そこから先の転送ができていない。効率よく転送するためにはどうすべきかの議論もさせていただきたい。等階級の見直しについて、ボリュームゾーンの等階級を減らせるかどうか、産地、仲卸を含めた検討をしたい。特に、今、10 トン車に 30 通りの等階級が入っているみかんについて、半分の 15 通りにすれば、大分効率が良くなると思う。

- 今回の骨子の周知活動について、販売先まで共有があるか非常に大事。協議体的な卸売市場内の体制を作りながら、危機感を共有していきたい。また、パレット循環体制を日本全体で構築するにはどうすればよいのか、今後の進め方の中で考える必要がある。
- 生産者のコスト意識等で難しいことは承知しているが、結果的に運賃が上がるとコストが上がってしまうため、産地においてパレットで積む体制づくりを急いでいただきたい。
- パレットを今まで水や空気のように使っていた仲卸業者に、パレットに所有権が存在しているということを、伝えていかなければならない。今後はまずパレットを産地に戻していくことから始めていき、市場から先へパレットのリレーを回し、パレットの恩恵を受けた方が応分の費用負担をしていただくという構想をしている。
- 青果物等は競りにかけて値段が決まるが、燃料代、パレット代、高速代などは別枠で掛けることができないのか。現実にはやはり同じ品目で同じ味だとすると、遠くからくる産品は値段に物流費が含まれる分近くの高い産品に負けてしまう。上記の費用は全体で割り算すると高いものではないと思うので、市場、小売りの方々とそのようなお話をさせていただきたい。
- 食品流通合理化法に基づく調査の中で、原材料や燃料などを起因とした価格の交渉が十分に行えていない実態が浮かび上がった。国が価格決定に関与することは難しいが、納入先業者との交渉が誠実に行われるよう周知を行っていく。加工食品の卸売団体と、スーパー関係団体、納入メーカーの一部関係者が、3 分の 1 ルールの見直しや、リードタイムの問題などについて話し合っていると報告を受けている。その青果物版ができるように、しっかり取り組んでまいりたい。
- 外装サイズに関連して、オブザーバーとして、モウルドトレイの会社や、化成品、P S P のメーカーなども外装サイズの分科会に呼んで、T11 パレットに合う箱サイズに合ったトレイを作らなければならないという危機感を持っていただきたい。また、産地と市場が整備できていないとパレットの加速的な変換がならないので、クランプフォークリフトやパレットチェンジャーを導入する市場への補助金を出して、モデルケースをつくっていただきたい。
- 生産コストの話もよく生産者の皆様からお話がある。これまではお客様は神様という認識の下に、いい物を安くというようなことがずっと背景にあったが、このままの状態だと供給が続かない。環境に配慮した農業や、CO₂ の排出だとか、様々な取組を新しく始めているが、なかなかそういうものに対して消費者の方々が、少しでも高く買おうとする意識が、まだ日本国内では欧米に比べて非常に弱いというのが現状。そういう意味で、将来の世代にプラスになるということをきちんと出していかないと、この場でも強く思い知らされた。いずれにせよ、今私どもがやっていることは、将来に向かっていいことであることは確かであるので、途中で止まらないように、きちんと継続的に引き続き協力してやってまいりたい。

(以上)