

花き流通標準化検討会（第5回）概要

1. 日時：

令和5年9月29日(金) 13:00～15:00

2. 場所：

オンライン

3. 出席者：

<委員>

福永 哲也	豊明花き（株）	代表取締役社長
田嶋 久嗣	札幌花き園芸（株）	代表取締役社長
赤上 信弥	公益社団法人全日本トラック協会	副会長
田島 浩之	全国農業協同組合連合会埼玉県本部	花植木事務所長
北川 真光	愛知県経済農業協同組合連合会	園芸部花き課長 ※欠席

<行政>

藏谷 恵大	農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部食品流通課長
戎井 靖貴	農林水産省	大臣官房新事業・食品産業部食品流通課 卸売市場室長
小宮 英稔	農林水産省	農産局園芸作物課花き産業・施設園芸振興室長

<オブザーバー>

中嶋 強	(株) 仙花	代表取締役社長
大西 常裕	(株) なにわ花いちば	代表取締役社長
矢野 新一	(株) 大阪フラワーサービス	代表取締役社長
林 悦孝	(株) 名港フラワーブリッジ	代表取締役社長
西尾 義彦	一般社団法人日本切花輸出入協会	理事長
豊吉 伸司	(株) フラワーオークションジャパン	常務取締役
吉武 利秀	(株) 大田花き	ロジスティック本部長 執行役常務
真鍋 光裕	一般社団法人日本花き生産協会	事業推進委員会流通 WG 長
井村 竜也	全国農業協同組合連合会	園芸部園芸物流対策課長 ※欠席
森木 晋也	一般社団法人日本花き卸売市場協会	常務理事
桐生 進	株式会社大田花き花の生活研究所	所長
小野 和洋	国土交通省総合政策局物流政策課	主査
浦田 博史	経済産業省商務・サービスグループ物流企画室	係長

4. 議事概要：

<行政から、2024 年問題に係る自主行動計画モデル（花き）について（資料 3）及び（資料 4）を用いて説明し、委員より同意を得た。>

<その後、豊吉 様、桐生 様、矢野 様より「花きにおける物流生産性向上に向けた取り組み（資料 5）（資料 6）（資料 7）」についてご紹介いただき、質疑応答を行った。>

【花きおける物流生産性向上に向けた取り組みについて】

○「花き生産供給力強化協議会における取組（資料5）」について

・日本トラック協会においてもこの「荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」を踏まえた実証実験をして、優良事例、あるいは成功事例をしっかりと業界に示すことがとても大切と日頃から思っている。

是非ご紹介いただいた検証のなかで、台車輸送をした場合の「トラックの個建の運賃収入にどのような影響があるか」ということと、「全体的なコストがどのように変化したか」、「片道の荷物に影響が出ていないか」ということの3点を検証していただけたらありがたい。

・「片道の荷物の影響」について、帰り便では現状野菜や資材などを積んでいる。実証で導入するハーフ台車はネスティング（折りたたみ）が可能のため、空き台車をトラック庫内で非常にコンパクトにして持ち帰ることが出来、帰り便の積載率を圧迫しにくい。個建の運送業者では積載効率の低下を懸念されていると思うので、そういった点も含めて検証を進めたい。

・オランダで使用されているハーフ台車と大体一緒くらいのサイズに見えるが、オランダの台車は折りたたみが出来ない。折りたたみが出来るように特別に日本で作られたということで、ご紹介いただいたハーフ台車は非常に興味深い。

○「株式会社大田花きにおける取組（資料6）」について

・秋田県でも青果物の輸送で予約システムについては取り上げられていて、システムを使用しても1時間以上の待機時間が生じている実際の事例もある。産地側に出荷の時間をずらせないと議論もしたことがあるが、なかなか難しい状況。発荷主側の意識改革と同時に、計画的に出荷するために予冷库の必要性も今後高まってくるという風に思っているので、この辺の支援の方を国にもお願いしたい。

・2024年問題を受けて高速道路料金の深夜割引が見直しになることについて、一部では従来と比べてトータルの割引率が下がるとの話も聞こえてくるが、運送業者としては今後「時間」と「運賃」ではどちらを重要視する考えか。

・「時間」か「運賃」どちらかと言われれば、双方重要視せざるを得ない。高速道路料金の値上げは避けられないと見込んでおり、これを運賃にどうやって転嫁させていくかを考えている。しかし、必ずしも全てをマイナスとは捉えておらず、真摯に受け止めて荷主と話していくしかないというのが、今のところの結論。

・高速道路のスピード制限緩和という話も聞いているが、その辺も踏まえたうえで入荷のピーク時間をいかにずらしていくか考える必要がある。まずは、市場と運送業者で改善に向けたコミュニケーションを取ることが出来れば、産地の方にも動いていただけたらと思っている。

今後、買参人らが現状と変わらない時間帯で市場への入場、又は退場をするには、前倒しの入荷が必要となり、最終的には産地の動きが重要になると考えている。

・高速道路のスピード緩和についてはまだ決定事項ではなく、事業者から根強

い反対意見が多数ある。一つは燃費が非常にかかるということ、もう一つには、車両、タイヤへのダメージによる安全面での懸念である。その点ご理解いただきたい。

○「株式会社なにわ花いちばにおける取組」について

・物流のデジタル化は、今後絶対に必要になってくると当方は考えているが、市場側は今後どんな方向性で考えているのか。その点をお聞きしたい。現状輸送費等は生産者負担となっているが、この負担が偏り過ぎないことを念頭に置きながら、検討をお願いしたい。

・物流の効率化という点では、ご紹介いただいている RFID を活用した検品などを含め、市場におけるデジタル化も今後は欠かせないものと考えている。しかし、導入による作業時間やコストなどによっても、現場での実現の可否が左右される。その点については取り組んでいただいている実証の結果などを広く業界で共有し、参考にしていただくことで、市場側の効率化については徐々に拡大していくことができると考えている。

一方で、産地側が市場の取組に対応できるかどうかということもあり、これらを含めたコミュニケーションを両者で取りながら進めていくものと考えている。

・市場協会としては、従来の手荷役による積み下ろしなどの課題をどうやって改善していったらよいかということをまずは考え、話だけでは立ちいかないために、今は実証を一部の市場などで重ねているものと捉えている。いうまでもなく、将来的には効率的なマテハン機器やデジタル化した検品方法などにシフトしていかなければならず、そのためには必ずコストがかかるので、業界としてのコストの持ち方や、「減る部分」と「増える部分」をトータルで考えた時に「増える部分」をどう全体で按分していくかということも同時に明らかにしていかなければならない。しかしまずは実証をして、「やってみる」というのが今の段階と考えている。

現状、実証を重ねるたびに間違いなく数年前と比較してコストダウンはしているし、花き以外の業界でも RFID などを使用する範囲が広がれば、開発費などのコストもおそらく下がってくる。もしくは RFID より正確かつコスト的にも勝る別な機器や方法が登場した場合には、取り組みながら最適なものに置き換えていくものだと思う。とにかく、業界全体で変えていかなければ流通がままならなくなるということに今は直面している。

(以上)