

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

定刻になりましたので、ご案内のとおり第4回長野県地方協議会を開催します。

各位ご出席につきましては、議事次第に添付しております「出席者名簿」及び「席次表」をもって代えさせていただきます。

それでは、小山座長より開会のご挨拶を賜ります。よろしくお願いいたします。

小山 座長（信州大学名誉教授）

「パイロット事業の実施・進捗」を議題とした前回会合から3ヶ月半が経ちました。

本日は、「本年度パイロット事業のとりまとめ」について報告を受け、それを踏まえて「次年度パイロット事業の実施等」について協議することで、議事を進めて参りたいと考えております。

委員各位、お忙しいところご参集いただき感謝申し上げます。

なお、長野労働局長の岡崎委員、運輸局自動車交通部長の齋藤委員代理の両氏におかれましては、議事中に、ご挨拶も含みおいてご発言をいただくことで、事前にご了解を受けていると聞いております。

早速ですが、議事に入ります。

議事次第に沿って進めて参ります。

議題1「平成28年度パイロット事業のとりまとめについて」、株式会社PEC協会様よりご報告願います。

田中 主任（株式会社PEC協会）

\*資料1により説明（約20分）

PEC協会の田中と申します。それでは、お手元の資料をご覧ください。パイロット事業のご説明をさせていただきます。

まずはじめに、3頁目をご覧ください。前回の12月1日の中間報告会においてですね、私のほうから3つの点について、提案をさせていただいたことがございます。しかし、この3点について、私の調査の不備もございまして、実施と至りませんでした。理由の方は、以下に書いておりますので、後ほどお目通し下さい。

それでは、今回の説明に移らせていただきます。資料とびまして、27頁をご覧ください。今回、マルコメ様からの物流業務についての改善を行いました。主に、着荷側と発荷側で問題が発生しております。今回の改善については、発荷側に着目して改善を行っておりますので、ご了承下さい。それではまず始めに、物流の全体像について、説明をさせていただきます。27頁の発荷主側というところから、説明をさせていただきます。マルコメで造られた商品は、ほぼその日のうちに長野通運の倉庫のほうに運ばれています。通称、横持ち便と呼ばれておまして、延べ1日35台のトラック便で1,000パレットを運んでおります。長野通運から全国の6拠点に、1日おおよそ80台のトラックで全国に配送している、これが、大まかな流れとなっております。6拠点のうちですね、最大の拠点となります首都圏エリアをこちらを、今回の改善の対象と選ばせていただきました。こちら首都圏エリアの栗橋ディストリビューションセンターへの配送についての説明をさせていただきますので、次の28頁をご覧ください。今回資料にございませんが、全国6拠点についての説明を、今、正面のスライドで表示しております。マルコメからですね、全国のこのような、札幌、大阪、福岡、仙台、栗橋、厚木という6拠点に配送をしております。この中の栗橋への配送についての改善を行っております。

お手元の資料の28頁をご覧ください。ここでの図を説明しながら、管理方法の説明をさせていただきます。まず、物はですね、一番左のマルコメから長野通運、長野通運から栗橋DC、栗橋から納品先というように、黒い矢印で運ばれています。それに対する情報のやりとりを時系列に沿って、説明をしていきます。まず始めに、一番左、一番右側の得意先から発注データがマルコメにとびますが、この締めが午前11時となっております。11時に締めた後、マルコメにて各、長野通運と栗橋に向けて出庫データを作成し、そのデータが出るのが13時、マルコメから栗橋DCと長野通運に13時に在庫データが出まして、各、栗橋DCと長野通運ではそこからのピッキング、出庫作業となって参ります。ただし、この2つのデータには違いがございます。栗橋DCに出されるデータは納品先毎の店舗別ピッキングのデータとなります。このデータを基に翌朝8時に着くように、午後から栗橋DCではピッキング作業を行っております。もう一つの長野通運のほうに出る出庫データは、栗橋DCへの補充分のデータとなりまして、こちらはトータルピッキングとなっております。同じように13時にデータが出まして、長野通運ではだいたい14時からピッキングの作業と積み込み作業を行う、こういった流れとなっております。

次に、長野通運での作業の流れを確認していきますので、次の29頁をご覧ください。29頁(1)管理方法の⑤をご覧ください。マルコメからの出庫データが13時以降となるために、午後にピッキング作業と積み込み作業が集中しています。そのため、ピークに合わせて人員とフォークリフトを用意しています。ここで、ピッキング作業と積み込み作業という作業内容について説明をいたしますので、次の30頁をご覧ください。

まずAの積み込み作業の説明です。右側の写真のように、ハンディターミナルで指示をされた商品を、フォークリフトで拾い上げまして、実際にトラックの荷台に積み込む、これを積み込み作業と呼んでおります。それに対してBのピッキング作業というのは、この作業の、積み込み作業の前の作業となりまして、下の写真のように一パレットの中に、さまざまな商品、複数の商品が混在されたパレットをあらかじめつくる必要がございます。このパレットをつくり、完成した後に下屋下に置き、ロケーションを登録する、これがピッキング作業となっております。このピッキング作業を行っておくことで、Aの積み込み作業がスムーズに行えると、いうふうとなっております。以上が、長野通運での出庫業務の説明となります。

続きまして、31頁、32頁に移動しまして、問題点と改善内容の説明をさせていただきます。問題点として今回、全国6拠点の中から、対象を栗橋DCとさせていただきます。トラックの台数は、およそ約10台。栗橋DC方面には、マルコメからの出庫データが、繰り返しとなりますけれども、長野通運に送られてくるのが13時以降となっております。このため、以下の二つの問題が発生しております。問題点①積み込み開始まで、手待ち時間が発生する。長野通運では、13時以降にならないと栗橋DC行きの積み込み作業ができません。そのため、午前中にトラックが到着しても、手待ち時間となってしてしまいます。この様子の説明を次の33頁の表で説明いたしますので、33頁をご覧ください。この表は、縦軸に時間、横軸に各拠点、各工程を表しております。一番右のマルコメのところをご覧ください。出庫データが13時に長野通運に青い矢印で出ているのが分かります。長野通運で作業ができるのが、この青い矢印が来てからとなりますので、長野通運のその隣、真ん中にあります東信運送、こちらが幹線輸送の便になります。この作業が開始できるのが、いつも夕方からとなっております。仮に朝からトラックが入った場合、この赤い矢印の手待ちの矢印のように、ずっと待っていなければいけない、これが一番目の問題点とさせていただきます。

続きまして、問題点②を説明いたしますので、もう一度32頁にお戻り下さい。問題点②夕方に作業が集中し、積み込み時間が長くなってしまいます。先ほど説明しましたピッキング作業、これは、積み込みの作業の前に終わっていることで、スムーズになります。しかし、14時以降にピッキング作業が集中してしまい、積み込み作業と同時進行になってしまうことで、結果として積み込み時間が長くなってしております。これは、34頁のグラフで説明いたしますので、34頁をご覧ください。こちらのグラフが、各、9時から19時までの時間帯毎の、トラック便が長野通運様に入って受付をしてから積み込み完了して出て行くまでの、平均時間を表しております。9時から14時ぐらいまでの時間ですと、だいたい70分で受付完了から出て行けるのに対して、夕方では、2.3倍の約160分かかっております。これが、問題点の②とさせていただきます。

それでは次の頁の改善内容に移って参りますので、35頁をご覧ください。改善内容です。マルコメ様から長野通運様に出す出庫データを1日前倒しいたします。これによって、2つの問題点に対する改善が可能となり、さらなる効果も期待できます。

改善内容1番。長野通運への出庫データが1日前倒しされることで、長野通運に到着したトラック便は、手待ちなく積み込み作業に入ることができます。改善内容②には、これの要因でもありますけれども、前日の夜間にピッキング作業を行うことができるようになります。これによって、積み込み時にはピッキング

作業が完了しているため、積み込み時間が短縮されます。それから更なる効果の部分として、それまで午後に集中していたピッキング作業と積み込み作業が、全時間帯に平準化されていくことで、フォークリフトを5台削減できます。また、同時に積み込み作業を行う台数が削減できるので、安全性が向上されます。

それでは、次の頁の資料をもとに、今の改善内容について説明させていただきます。36頁の図をご覧ください。こちらの上の図は、先ほど説明した改善前の工程フローとなります。下の図は、出庫データを一日前倒ししたときの工程フローとなりますので、こちらの説明をさせていただきます。お客様からの発注データ、11時からというのは変わりませんが、マルコメ様からですね、一日前に長野通運に出庫データを出していただきます。これは、見込みのデータとなります。これが一日前に出ることによって、前の日の夜間、ピッキング作業を長野通運で行うことができます。また、前の日に出庫データが出ておりますので、トラック便が朝から入ってきて、積み込み作業を行うことができます。また、積み込み作業を行うときには、ピッキング作業は完了しておりますので、速やかな積み込み作業が実施できる、というのがこちらの図での説明となります。

続きまして、この改善についての実証実験を行いましたので、次の頁をご覧ください。実証実験となります。38頁の説明をいたします。改善テーマは、マルコメから長野通運への出庫データを一日前倒しにする。改善実施日は、2月6日の夕方から2月7日の昼間まで。実施内容と結果を一つずつ発表していきます。まず始めに、ピッキング作業を夜間に行い、作業に何分かかかるかの検証を行いました。今回は、正パレット、正パレットというのは、一パレットに一品種しか載っていないというのを正パレットとしました。こちらを16パレット準備するのに、下屋下に準備するのに50分かかっております。(2)に戻りまして、実施内容②夜間にピッキングが完了している状態で、トラック便に入場してもらい、受付から積み込み完了までの時間を検証いたしました。これについては、次の頁の39頁が結果となります。②受付から積み込み完了までの時間となっております。改善後は、10時30分に受け付けて、10時56分から積み込みを開始して、積み込み完了、出発までが11時16分、この間46分間で積み込み完了となりました。この結果から、出庫データを一日前倒しすることで、効果あるというふうに判断させていただきます。ただし、この46分で常にできるかというと、ロケーションの問題などもありますので、先ほど問題点のグラフをあげさせていただきました。午前中は70分、午後は160分かかっている、これも160分を問題としますと、常に70分ぐらいの平均で終わっていくようになる、これが今回の改善、実証実験で見えた改善内容となります。

ただし、今後の課題に繋がるところなんですけれども、11時16分に積み込みが完了しまして栗橋DCに向かいましたが、実際に下ろすことができるのは、翌日の朝の8時からとなってしまいます。これを踏まえて今後の課題の説明をさせていただきますので、41頁をご覧ください。今後の課題となります。今回の改善により、右図のように改善されました。しかし、着荷側での問題点が残っています。今回の改善内容の整理をさせていただきます。時間軸、一日前倒しのところで、マルコメから長野通運に一日前に出庫データが出ることによって、夜間でのピッキング作業が可能になっております。また、トラック便が、一日目というところですね、朝8時から来て直ぐに積み込みができるような状態になっております。それは、データがあることとピッキングが完了していることで、実際に可能になっております。

続きまして、今後の問題点となります。長野通運での一日目の後半部分の赤い矢印の手前での部分の説明になります。問題点①早く到着しても荷降ろしができず手待ち時間が発生しています。今回は、発荷側の改善を行いましたので、まだ着荷側での受け入れ体勢ができておりません。ですから、早く出ることができても、結局下ろすことができるのが翌朝の8時となってしまいますので、手待ち時間が長くなってしまっています。現在、着荷側での電話回答のレベルなんですけれども、今までは8時から下ろすことしかできませんでしたが、14時ぐらいまでに入ってくれば下ろせるっていうことは内諾をいただいておりますが、目指すべき姿は、いつ着いても下ろせるっていうところになるはずですので、更に改善を進めていく必要があると考えております。

続きまして、問題点の2番の説明をいたします。問題点2番は、トラック便が着いてからの二日目の朝8時から10時、ここの荷降ろしが時間がかかっているという部分になります。現状は、トラック便の運転手の方が荷降ろしの時に、積み替え作業というのを手伝っているために、荷降ろしに90分から120分時間がかかっております。ここも改善すべき点というふうに認識しておりますので、是非、今後のテーマとさせていただきます。今後は、着荷主側も一緒にですね、改善を行うことで、更なる手待ち時間削減を行うことができるというふうに考えております。以上が、今回の発表となります。ありがとうございました。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございました。

ただいま、PEC様から指摘された問題点と改善点、それと今後の課題ということで説明をいただきましたけれども、対象集団構成員にて補足などがございましたら、マルコメ 古畑委員、長野通運 宮崎社長、東信運送 朝場委員の順で、順次ご発言願います。

古畑 委員（マルコメ株）

はい、古畑です。今回の実証実験ですけれども、PEC協会の田中さんからありましたけども、中間報告会で提案した3つの改善案ということとは、実証の部分が異なっております。

やはりあの、我々もですね、相手がお客様がどうしてもおりますんで、その部分をですね、どうしてもその度返して、ちょっとそのテストするわけにはいかないということと、やはり、システムに沿ってデータを送信したり、そういうことをやっておりますので、その部分をやはり介してやっぱり動いているところで、そのシステムどおり動かないところになると、非常にまたそれが煩雑になってしまうところからですね、ちょっとその部分がどうしてもできないという、荷主としてのですね、改善したい部分というところがありましたので、その辺のところはちょっとご了承願いたいというふうに思います。

今回の実証実験の中でですね、実際あの弊社においてはですね、全国で約10日分の在庫を持ちましょうという、これを持つことによってお客様に安定した供給をできるという、全国で10日分ですね、これを各拠点毎に散らしておいている状況であります。

当然、あの賞味期限のものも、あの、管理ということも当然ありますので、やはり、今回の一つの目的の中にですね、やはり、長野県という山に囲まれた所ですね、どうしても雪に弱い物流網の中でですね、いち早く、各拠点に置いておくことによって、まああの、いち早くすぐ対応できるようにということで、BCPとしての観点からもですね、なんとか潤っていきたいと、これはまあ、数年前の新潟県でありました雪で約一週間止まったということがあります。以降、その我々神奈川県の中でですね、一週間以上お客様に届けられないというような事態がありましたので、そういうところからですね、やはり消費地に近い所に在庫を置いてということで、進めておりました。

その中でですね、やはり、今日データを本日送って、それをすぐ出荷してくれという栗橋というところはですね、やはり、弊社の在庫拠点の中で比較的距離的には近い在庫拠点になりますので、今日出発してくれということになりましたら、弊社の物量が増えるにつれてですね、長野通運様のピッキング量がどんどん増えていくというところがありましたので、これは宮崎社長とやはり今後の課題だということを常々言われた中でですね、PEC協会さんに入った中でですね、そういう相談をしてやれることはやってみようということで、まあ、始めたということでもあります。

ただですね、これはあくまでも発側、マルコメと長野通運さんだけの今都合で今スタートしておりますので、これが、出発のところがやはり待ち時間が良くなっても、着側がまだ待機というふうになってしまうんですね、どうしてもまた、次の問題点ということですね、その次の課題としてはですね、スタートしていかなければならないとは思っております。

我々荷主としてはですね、今、PEC協会さんの方でいろいろとこう調べていただいて、いろいろやっていただきましたけれども、また、一つの中でですね、これはまあ、提案ではありますが、委員の皆さんをですね、実際、物流の状態がどうなっているのかっていうのは、一緒にですね、長野通運さんの出発から出て、今度は着のですね、在庫拠点の所で実際どういうふうを受けて、それから、お客様の方に向けてどういうふうに行っているのかっていうのは、実際に見ていただくというのも、私はありではないかなと、その中で、こういう問題点もあるのではないかとこのをですね、一つの提案としてですね、実際に見ていただけたらなと、こういうふうには感じております。

また、その辺もご検討いただければと、こういうふうには思っております。以上です。

宮崎 社長（長野通運株）

はい、ありがとうございます。長野通運の宮崎でございます。よろしく申し上げます。

え、今あの、マルコメ様ですね、古畑さんのほうからお話がありました。若干重複するところもあるかと思いますが。また、PEC様からのご説明の中とも重複しますが、ご了承くださいと思います。

まず圧倒的にですね、これによって改善ができるであろうということは、簡単に言うたですね、非常にこの時間の中で過密な作業が行われていると、マルコメ様からは既に出来た製品が弊社のほうに運び込まれている。さらに言うと、マルコメ様から午後1時の段階で出荷のデータを頂戴している、その中から細かい物を、これを5個とかこれを10個とか、集荷の業務が発生する。そして車への積み込みも発生する。それがですね、出荷当日の午後から夜にかけて、ものすごく過密な状態で行われている。それはなぜかと言えば、翌朝までには到着しなければいけないというおしりが確定的に時間で決まっております。運行もですね、ある程度時間を確保して、ドライバーも安全に運行が出来るように、休憩をとりつつということの中で、時間的な制約があって非常に過密なスケジュールで作業が行われていく。

したがって、その過密な中でその作業を完了しなければいけない前提の中で、人員の確保、それからフォークリフトの確保等々が行われてきた結果として、弊社では、過密なリフトの増大があって、危険な作業もあって、こう状況が発生していました。

で、今回のPEC協会様からのご提案をいただく中でですね、マルコメさんのご協力をいただき、前日のうちにですね、情報を早めにいただいて、情報が早いということは作業の平準化が図れるということになります。前日いただいたデータを基に夜間のうちにですね、集荷業務を行って朝から積み込みができます、という体勢を整えておけるということになるとですね、出荷日当日の午後からでなければ行えなかった作業が、前日から作業が可能になりますから、さきほどフォークリフト5台というお話もありましたけども、人員の削減も可能になるでしょう。フォークリフト等も削減できる、安全作業ができると。

この後、東信運送の朝場社長さんのほうからお話があるかもしれませんが、少なくとも、出荷日当日の朝からですね、積み込みができる環境が整っておりますので、それぞれ振らしていただくトラック業者さんは、いろんな会社があります。それぞれの都合がありますが、少なくとも、朝の段階から積み出すということで、そのピッキングを完了して作業がスムーズに行えるということですね、安全面、それから効率ということに非常に寄与する内容になっているというふうに考えております。

これも更にですね、今後じっくりと観察しながらですね、更に改善には改善をと思ひますし、さきほど古畑さんからもございました、着荷主さんをですね、改善し、更に全体としていい物流体勢がとれていけば、環境にもいいですし、安全面でもいい、こういう結果を得られるんじゃないかというふうに考えております。私のほうからは以上です。

#### 朝場 委員（東信運送株）

はい、いろいろありがとうございます。

今あの、PECさんのほうからいろいろ説明がありまして、まあいろんな前後がありましたけれども、どうやったら時間を短縮する、改善していくかということについて、実は現場にいる者として、実運送をする者としてですね、あの、大変な、ある意味では画期的な、その、改革じゃないかと、改善じゃないかと思うんですね。

それはあの、お客さんのほうで、今、どこもそうだと思うんですが、オーダーを流すのにできるだけ引張るんですね、やはり欠品のないようにということもあってですね。朝、オーダーを流してくれば、かなりのスピードでですね、ピッキングができて作業ができるんですけど、遅く遅くってというようなことで、マルコメさんがまあ13時ですけど、もっと遅いのは2時、3時って締めでそこにオーダーが流れてきて、それをまあ当日配送、長距離ではありませんけれども、そういう形が大半なんです。

で今、あの、これ実際に、我々がお客さんとしっかりと話をして、こういう改善というのはそんなスムーズにいくもんじゃないと思うんですけども、マルコメさん、あるいはそれを請け負ってる通運さんのいろんなご理解ですね、一日前倒ししたっていうのは、そういう意味では大変画期的なことで、安全の問題だとかですね、今出ましたけれども、非常にゆとりを持った作業ができるということにはなっていると。今出たお話のように一日前倒しすると、例えば現実的に今日の1時にオーダーが出て、それからピッキングをして積み込みすれば、当然、2時、3時ぐらいからピッキングしながら、積み込みしながらということになって、7時、8時ということになるんですが、これが一日前倒してことは、その前の日にです

ね、もう既にオーダーが流れますと、その日の夕方までにピッキングをしながら発送しているわけですが、当然、積み込みするまでには発送のほうが終わらないわけですが、ピッキングのほうは徐々に薄くなってきて、私も現場まだ見ておりませんが、おそらく夕方5時前後から、前倒ししたピッキングがですね、少しずつ始まっていくというようなことで、夜間ていうかそういうものにかけて、長野通運さんではピッキングしてくれるということですね。

そうすると、話のあったように、当然、それが今日になるわけですが、朝から車がどんどん入ってくると、その日の出荷の準備がもう出来ております、ピッキングが。ですから、どんどんどんどん入った車から積み込み作業が進んでいって、どんどん出発していくと、まあ、こういうことになるということなんです。こういうことがほとんど出来てくればですね、そんなに窮屈な作業をやらなくて済むわけですが、これだけの量を扱っていて、マルコメさん、通運さんで是非ご協力いただける、理解をいただけることは、大変素晴らしいことで、本当にありがたいことだと思います。

今言ったように、こういうことが完全に発で解決できるとすれば、大変な、今回の、発のお客さんに対する改善、いわゆる労働時間の短縮とか、労働環境の改善というのは、もう明らかに目的どおりに対応できて、更にもっと考えていないことが早く改善できたというふうに、私は実運送の立場からそう言えると思うんです。

あとは課題として、全般の改善について、労働環境の改善や長時間労働時間の改善について、スタートは一緒にやるということになっていた。まあ、国交省、支局のほうですね、「いや、もう一緒にやったらとてもじゃないけど即結論は出ない」というふうに言ったときに、首席の、宮本首席が「じゃあ、まず発点、その次の段階で着点」だということで、まず発点というふうに結論を出していただいたというの、こういう流れになったと私は考えていて、それぞれのご配慮、決断が正しくて、素晴らしい結果を出したんじゃないかなと、私はそういうふうに思っております、大変、まあ、ありがたいことでございます。

これからそういう問題を抱えてですね、着の体勢をこれからやっていかなければならないですが、実証実験一つやりました。朝9時に来て積んでということだったんですが、いろんな関係で、10時半に到着しました。一緒に立ち会ってみてですね、いたら、11時ぐらいには出発できる状況だったと思うんですが、質問をしておりますら、うちのドライバーが、「これから出発して行ったときに荷が下りますか？」というふうに質問しているのを、私が現場で聞いていたんですが、「ちょっと降りない。時間的には10時から14時でない限り降りない。」ということになると、今も説明にあったように、全く前回と同じ。そのまんま、栗橋でその時間からずーと一晩待って、一晩超えて、ということになり、それではあまり意味がないということになりますので、これをどうやって下ろしていくようにするのか、田中さんから説明があったけれども、到着時間の8時から14時を16時にしてもらおうのかどうか、その下ろす時間を延長してもらおうのかというようなこと。

これは次の段階ですね、そういう課題もたくさんありますので、十分また協議をしながら、本当にいい形、理想的な形にさせていただければ、全て目的に従ってこの協議会は完了するというふうに期待をしているわけでございます。現場から、実運送の立場からは、そういうことで、非常にありがたい。

小山 座長（信州大学名誉教授）

はい、ありがとうございました。

古畑委員、宮崎社長、朝場委員には、実証実験につきあっていただきましてありがとうございました。

私のほうからちょっと。まとめますと、一日前に出庫データを流す。それによって、改善が3つぐらいありまして、一つは、ピッキング作業の時間が短縮になると、作業が標準化されるということと、あと、特に実証実験では、普通ですと70分ぐらい、午前中の作業が46分ぐらいになって、それが普通の70分ぐらいにはなるだろうということで、かなり手持ち時間が少なくなるということでしたけれども、私、あの、最初聞きましたときに、どうしてそんな一日前に出すということの、コロンブスの卵みたいなことのできなかったんだらうかな、ということですね、マルコメの古畑委員からコメントしていただけますか。

古畑 委員（マルコメ株）

はい。先ほどのあの栗橋というところは、この長野から比較的全国に行く分には近いという距離の中で、ただ、消費地でありますので、大消費地でありますので、関東ですね、なぜかというんですね、まず、長野から得意先、関東の得意先で、大口の得意先のお客様からオーダーが来ました。これに関しては、長野通運様から一台分チャーターしてそのまま直送しておりました。直送しておりました。それと、そうじゃない同じお客様から少ないときには、栗橋という所から出荷をしてみました。要は2方向から出荷をしますので、このことによって何が起きるかということですね、賞味期限の逆転が起きてしまうんですね。

直送で行った物というのは、長野通運のマザーセンターにある物は、工場からできたものの物をすぐに入れてますんで、そこにある在庫をどんどんお客様に直送してしまうと、一番新鮮な物になってしまう。栗橋にあるという物は、在庫の補充をしていきますので、賞味期限がどうしても逆転してしまうので、こういう、管理上ですね、ギリギリのところでも同時に動くように、ですので、データをいただいたら補充の部分を同時に当日行っておいて下さい、補充しておいて下さい、それと、直送しておいて下さいというような2方向で、やり方をちょっとしておりましたので、これは、どうしても、その弊社の直送でやるほうが物流費というかコストの面もやっぱりありましたので、今までそういうやり方をずっとしていたというのが、現状であります。

小山 座長（信州大学名誉教授）

それである、残りの5つのエリアに関しては、今後どういうふうな、その栗橋以外は。

古畑 委員（マルコメ株）

残りの5つはですね、直送していないので、もともとは、1日前とばししてるんです。はい。

小山 座長（信州大学名誉教授）

わかりました。それではですね。

古畑 委員（マルコメ株）

あっ、福岡に関しては2日間かかります。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ちょっと宮崎社長に質問したいんですけども。えっと、リフトが5台削減できるってということですけども、今手持ち何台で、そこから5台削減出来ると、今何台ぐらい？

宮崎 社長（長野通運株）

今、弊社の構内で約40台、フォークリフトが運行をいたしております。

小山 座長（信州大学名誉教授）

時短を実感したか、作業の平準化をやっぱり実感されましたでしょうか？ 実証実験のときに。

宮崎 社長（長野通運株）

はい。えー、これは圧倒的であります。

あの、栗橋に行く物量っていうのはですね、先ほど古畑さんからご説明のありました、日本全国に拠点が何力所かありますよね。その中でも関東エリア、要はものすごくこう人口の多い密集地帯エリアですから、当然、運んでいく量が多いわけですね。そここのところが、当日の出荷データというところで非常に苦しんでいたわけですが、前日にいただけるといことになるそうですね、これはもう本当に作業が平準化できて、圧倒的な効果が生まれる、弊社の中でもですね、いろいろな物流の合理化が図れる、というふうに感じました。

小山 座長（信州大学名誉教授）

はい、ありがとうございました。

えっと、一日前倒しにするということで、ちょっとここでは発表されなかったですけども、栗橋DCですかね、そこで倉庫がより多く必要になるんじゃないかという、先ほどちょっと聞いたんですけど、その点についてはいかがですか？

古畑 委員（マルコメ株）

えっと、現状ですね、えー、栗橋DCでは約ですけど、700坪の倉庫をですね、を、今借りてそこで管理してもらっていますが、この6月からですね、1400から1500坪ということで、ほぼ倍の拡張をします。

これは当然、長野からの直送を廃止してますので、二次側からの全部物流ということで、長野通運さんからは、もう完全に幹線輸送で押し出し押し出しというような、こういうような流れになりますので、今現状の、これから始まる場所は、今倉庫の拡張、拡張というかですね、今何が起きているかというところですね、倉庫の建物自体は現状あります。そこには、弊社の物と別のお客様の物と一緒に置いてあるんですが、その別のお客様を別の倉庫に移動してもらって、弊社専用のということで、今準備をしてもらっています。

小山 座長（信州大学名誉教授）

はい、ありがとうございました。

ただいま報告のありました件につきまして、各委員のご所見を伺います。お一人あたり1回の発言は5分程度でお願いします。

最初に、日本通運 加藤委員をお願いします。

加藤 委員（日本通運株）

はい。加藤でございます。

まあ、発表を聞かせていただきましたけれども、前回の中間報告の時とはだいぶ中身が違いますので、今日初めて聞いた内容ですので、全てが分かっているつもりはないんですけど、正直な感想から申し上げますと、あの、前回の中間の時に宮崎社長からいみじくもあったようですが、ババ抜きじゃないんですが、トラックドライバーの要は労働時間なり拘束時間について、ある程度一定の改善がなされるかで、この改善後の表を見ますと、長野通運さんのピッキングの時間、終了が午前1時と非常に遅くなっておりまして、果たしてこのフォークリフトのリフトマンは大丈夫なのかなという、正直な感想でございます。

変な話ですけど、午後だけやるということではなくて、同時並行でマルコメさんの工場からつかれた全員が横持ちが常にかかっている1日35台と聞いていますから、朝からずっとフォークリフトが動いていなければいけないでしょうから、そのリフトマンをどうやって確保するかという問題は、この、今後、しかもその恒常的にやるとすれば、問題が出てくるだろうなというのがございます。

それからやはり最大の問題点は、これは前回の時にも申し上げたとおり、積み込みをいくら速くしたとし

ても、要はその下ろしまでに手待ちがあったとすれば、トラックドライバーの拘束時間は一向に減らないと、労働時間としては減るかもしれませんが、実労働時間は減るかもしれませんが、総拘束時間は変わらないと言う問題は全く解消できていないということに関しては、問題提起をしなければいけないということ。

それから、朝場委員のところのトラックの実態がよく分かりませんが、同じ車を、例えば、栗橋の間を回転するのであれば、栗橋で8時以降でなければ下ろせなくて、それで2時間近くかかるとすれば、少なくとも栗橋を出発するのは10時以降。栗橋まで4時間かかるとして、戻ってくるのが14時である。とすると、朝から積み込みをするとすると新たに別の車をあてがわなければならないとなると、車の能効率が非常に悪いのではないかと。労働時間は短くなりますけれども、その能効率の意味からすると、ちょっと問題が出てくるのかなというのが、私の率直な感想であります。以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございました。

続いてはですね、斎藤委員代理をお願いします。

齋藤 委員代理（北陸信越運輸局自動車交通部長）

北陸信越運輸局自動車交通部の齋藤です。

本日は、運輸局長の代理として出席させて頂いております。

皆様方には、日頃より私どもの国土交通行政に、格別のご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

長時間労働の是正と取引環境の改善に向けた一環として、一昨年から中央・地方で協議会を立ち上げて議論が進められているところですが、中央では、本年2月1日には、「第5回取引環境・労働時間改善中央協議会及びトラック運送業の生産性向上協議会」が開催されているところです。

また、総理官邸主導で「下請等中小企業の取引条件の改善に関する関係省庁連絡会議」が開催されておりますが、トラック運送業の取引条件改善に向けた取り組みとして、「トラック運送における生産性向上セミナー」が開催されており、全国9カ所、新潟でも3月3日に開催され、全体で千名を超える方が参加しております。

このセミナーでは、トラック運送事業者の皆様が荷主や元請け運送事業者との価格交渉を円滑に行うためのポイントについての紹介や、トラック運送業の生産性向上方策WGでとりまとめられた手引きを用いて、荷主やトラック運送事業者同士の連携による生産性向上方策や先進事例等について紹介しており、来年度は、トラック協会主催で行われる予定と聞いております。

さて、本日の協議会では、昨年から取り組んでいるパイロット事業の報告が行われておりますが、今回の実証実験では出荷データを一日前倒しすることでどれだけ手待ち時間が削減されるか行っています。

他の県のパイロット事業でも「当日にならないと出荷量や配送先が分からない」とことに対しまして「運行依頼を一日前倒しする」ことや、「ピッキングする場所が広い」という事に対して「配送先の店舗別にピッキングする」という事を聞いております。

今回の実証実験で、到着したトラックが手待ち時間がなく積み込み作業に入られ、その結果、今まで作業が集中していた時間帯の車両がその分、少なくなったことで一定の改善が図られているのではと考えています。

今後の課題にもありましたが、今後は着荷主を含めて問題点を検討していけば更なる改善が図っていけるのではないかと考えているところです。以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

はい、ありがとうございました。

引き続きまして、水本委員。

**水本 委員（長野県経営者協会）**

経営者協会の水本でございます。

冒頭に、あの、小山会長おっしゃったように、コロブスの卵みたいのがなぜ今まで出来なかったのかなという、素朴にそう感じております。

これは、あの、荷主、発荷主側の状況だけなんですけども、今後運輸先のいろいろな実験がこれから行われると思いますけど、力関係等もありましてですね、そこら辺がどうなるのか。

先ほど朝場社長さんがおっしゃったように、ギリギリまでデータが来ないというようなところは、どうしたらクリアできるのか、素朴な疑問です。

それからもう一つ、一日前倒しのピッキングなんですけど、データが一日前に前倒してくるのであれば、通常なら2時ぐらいからできるんじゃないかと思うんですけど、ここは8時から翌朝の1時まで。これ私、ちょっと理解できない。これちょっと、ご説明いただきたいな。

**宮崎 社長（長野通運株）**

はい、ありがとうございます。あの、ご心配をいただきましてありがとうございます。

でもですね、弊社はですね、もう24時間、外が明るいか暗いって概念は現在ございません。今、マルコメさんですね、内容となっておりますけれども、弊社の荷主さんの中には、飲料メーカーさんですとか、ソース産業のメーカーさんが非常に多いですね。そうしますと、24時間生産がされて、生産される都度、ストックヤードがないので、弊社の倉庫に持ってくるということを、外が明るいか暗いか、盆暮れ正月という概念は一切なしに今実行いたしております。

弊社の中ではもう、24時間体制が確立している中での話ですので、作業の平準化というところで、今日ご提案いただいた内容というのは非常にありがたいというのが、実態であります。以上です。

**小山 座長（信州大学名誉教授）**

はい、よろしいですか。ありがとうございました。

先ほどの斎藤委員のほうからも若干作業が増えたと、私もちょっと心配していたんですけど、その話で十分だと思います。

はい、それでは、JAの山崎委員、お願いします。

**山崎 委員（JA全農長野）**

はい、それでは、あの、ちょっと質問させていただきたいと思うんですけど、あの、荷主でありますそのマルコメさん、その現状ですね、出庫データというのは、お客様からの注文に基づいて出庫データを作られているということで、今回の提案ではその一日前に通運さんへ出庫データを出すということで、それは予測という形になるということで、そこには人の手作業というかそういった部分が、自動ではできなくなるんじゃないかなと、そこら辺でどうなんでしょうか？

それとあの、栗橋DCでも一日分在庫が増えるということでもありますけど、賞味期限管理など、ピッキング作業なり、煩雑性が高まるのではないかと、ちょっとお聞きしたいなというふうに思います。

それとやっぱり、その、今後の改善点と課題ということで、着荷側ですね、手待ち時間解消が今後の課題ということでもありますけど、発荷側では改善できたというのは、素晴らしいと思います。

まあ、疑問というかお聞きしたいと思います。

**古畑 委員（マルコメ株）**

はい、ありがとうございます。

まずですね、栗橋の在庫が増えるというものがあるのですが、我々、まあ、全国で10日分ということでそれを散らしてるところでありますので、長野通運さんのところが減る形になります。

要は10日分をどう散らしているかというような状況で、賞味期限とかですね、あの、お客様から来たデータを、に対して、今、栗橋のDCにあるところから出していくので、それが引かれていく、それを引いた分をどんどん補充していくというだけありますので、4日分を増やして引いているんで、引かれたんで先に入れておいて下さいというような形になりますんで、決して予測というわけではないんですが、生産管理部という中にですね、需要予測と生産計画を立てる部隊があります。

営業からですね、当然あの、大口の情報というのも、各社営業が全国にある営業の方にですね、我々の生産管理課というところにですね、「どこどこのお店で特売があります。だいたい3月の第何週で大口で何ケースです」というのを、情報が迫ってきますので、で、その大口があると、「あ、これだけ引かれるんだな」ということで、先にまた送っておくとか、そういうような、セールスとですね、生販在っていう一体となってチェーンを回しながらやっているという状況もあります。

それと、賞味期限がと、ちょっとご心配がありましたけども、直送というのを廃止して全て押し出しでいくと、こういう状況になると、完全にもう、栗橋という所だけの在庫が今どういうふうになっているか、というのは、常に管理が出来てますんで、全てそこから、あの、順次やっていけるというふうに思っております。

現状、今、賞味期限というお話がありましたけど、1/3ルールとかですね、得意先によってまあ、納品期限が厳しいというところもありまして、そういう得意先のリストも弊社の中でですね、分けて、この得意先から来たときには、この賞味期限以外のものをを出さなければならないというようなプランを立てながらやっているという状況もありますが、今のところは、ここは問題なくいけると感じております。

**小山 座長（信州大学名誉教授）**

よろしいですか。ありがとうございました。

それでは、岡崎委員にお願いします。

**岡崎 委員（長野労働局長）**

はい、あの、今回のパイロット事業、あのまあ、荷主であるマルコメさんの結果だというか、出庫の関係では改善効果が出ているんじゃないかなというふうに思っているところです。

この表を見ますと、送り先から注文があったらというものと、要は在庫補充を、まあこれ、マイナスって書いてありますが、どちらかという一日遅らせて在庫補充するみたいなイメージになるのかなと、こう思ったりしますが、要は、（そういうことです。）、本社で発注を受けて、発注を受けたやつは少なくとも栗橋のDCでもう直ぐに持って行って、こう補充する間に期間的に余裕を設けていただいて、その間にその陸送の方の段取りができるように日程確保、時間確保していただいたんじゃないかなというふうに思っておりますけど。まあ、そういう意味では、補充を一日余裕をもっていた結果が、こういう結果の形に繋がっているんじゃないかなというふうに思って、あの、素晴らしいっていうか一定効果が得ているなと思っているところです。

私からは、パイロット事業に関連する話題として、挨拶を兼ねて最近の長時間労働対策や働き方改革の実現に向けた政府の動向を簡単にご紹介したいと思います。

前回の協議会の場においてもご紹介申し上げましたが、長時間労働の是正については、昨年6月2日に閣議決定された「ニッポン一億総活躍プラン」に、「法規制の執行を強化する」ことや、「下請などの取引

条件にも踏み込んで長時間労働を是正する仕組みを構築する」ことなどが盛り込まれ、厚生労働省においては、月80時間を超える時間外・休日労働が疑われる事業場に対する監督指導を徹底するとともに、親事業者の下請代金法・独占禁止法違反が疑われる場合に中小企業庁や公正取引委員会に通報する制度を構築するなど、長時間労働の是正に向けた各種取組を強力に進めているところです。

このほか、この「ニッポン一億総活躍プラン」には、労使で合意すれば上限なく時間外労働が認められる「36（サブロク）協定における時間外労働規制の在り方の見直し」についても盛り込まれていますが、検討を進めてきた結果、「上限規制に罰則を科すこと」や「繁忙期に例外として認める時間外労働を月100時間未満とすること」などの結論となる見通しが立ってきたところです。この検討結果は、年度内に「働き方改革実行計画」として報告書に取りまとめられ、今後、この実行計画を踏まえて、労働基準法の改正などに向けて、作業が進められていくこととなっております。

また、昨年12月26日に開催された厚生労働大臣をトップとする「長時間労働削減推進本部」において、「過労死等ゼロ」緊急対策が決定され、①違法な長時間労働を許さない取組の強化、②メンタルヘルス・パワハラ防止対策のための取組強化、③社会全体で過労死等ゼロを目指す取組の強化、の3本柱の対策を進めていくこととされました。

この緊急対策を踏まえ、本年1月20日に「労働時間の適正な把握のためのガイドライン」が策定され、使用者に労働時間の適正な把握を徹底させることとしたところですが、私どもとしましては、このガイドラインを遵守させるために、例えば、タイムカードやICカードのデータの改ざんにより、故意に賃金台帳に虚偽の労働時間数を記入するなど、重大・悪質な場合には、司法処分を含めて、厳正な対応を図ってまいりたいと考えています。

県内経済は一部に弱さがみられるものの緩やかな回復基調にあり、雇用情勢も堅調に推移しておりますが、トラック業界においては、長時間労働などのトラック業界への悪いイメージなどを背景として、運転手不足が続いている状況です。

このため、今後とも物流が有効に機能していくためには、長時間労働などのトラック業界への悪いイメージを払拭して、ワーク・ライフ・バランスを望む若者をはじめとして、いかに人材を確保・獲得していくかが課題となっております。

しかしながら、このような状況にあっても、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」、いわゆる改善基準告示を守ると仕事をする事ができないなどといったようなトラック業者の声がいまだに聞こえてきます。今後、パイロット事業をはじめ、この協議会の取組をより活発化させることにより、そのようなトラック業者の意識改革を進めていく必要があると考えています。

中央における時間外労働の上限規制等の動きが加速化していく中であって、トラック業界における長時間労働を是正・改善していくためには、パイロット事業を含む、この協議会の取組はトラック業界にとっても非常に有用なものと考えています。この協議会の取組を強力に進め、その内容を広く社会に発信することにより、長野県内でも労働環境の改善が進んでいくことが重要であると考えております。

**小山 座長（信州大学名誉教授）**

ありがとうございました。

引き続きまして、町田委員にお願いします。

**町田 委員（全運輸労働組合）**

町田と申します。お話しをいただいた中で、私たちトラック産業で働くね、労働者側からのご意見として2つ提起したいと思います。

一つ目においてはですね、今回、まあ、取引環境・労働時間改善という部分においては、指数を立てながらですね、成果またはですね、最後には結果という部分に、最後は半月かかったなと感じます。その中に、DCを踏まえる中において、発注の部分において、こんなの当たり前の話であってね、感じている部分でございます。正直言って。

ただ、企業側の戦略としてね、コストなどにおいてはですね、その時に発注して出した在庫を残さないとかね、そういう戦略も絡みながらでもあると感じるんですね。その中で従来の部分において、検証した部分において、栗橋DC、現地の部分において、すぐ出て到着して下ろした時間とね、今現状待ちがある部分において、それもあるのかなみたいな、その数字が出ていけば、今日の会議の中身の成果だったと少しは感じます。

そんな中で、今日、自己診断のチェックリスト、会議資料としていただいた部分においては、元請けまたはですね、荷主さん側の中身においては、きちんと労働時間を確認していると、法を守りながらきちんとしている明確さと、または、長時間労働においては、着荷主の部分において改善が必要だと言うご意見の中で、非常に懸念されるのは、労働時間環境委員会ね、その中で煮詰める分においてはどこまでね、目標立てながらの妥協を少しでももう一回考えていただきたい部分と、あと、これはちょっと申し訳ございません、質問の方で一つお願いしたいんですけど、発荷主の自己診断チェックリスト、まあ、今日の資料の22頁の(1)番の中に、私もちょっとね、この部分、「労働時間が超過した場合のコストは発荷主と運送業者の双方で負担している。」というのね、私たちの組合の単組の加盟の中で、こういう話はちょっとされてこないんでね、もしよろしかったら説明していただければ幸いかなと思います。非常に、まあ、泣き寝入りしている事業のね、トラック業者が非常に多いんですね。

で、その中でもう一つ、24頁の資料の中で(1)番ですね、「労働時間が超過した場合のコストは運送業者が負担している。」、これ現状な部分でございます。その中で、労働時間が超過したコストはね、発荷主さんと運送会社さんで負担していると、これ、書かれた部分においてはね、ちょっとまあ、どのような形の部分で確認、長時間労働という部分でしているかと、一つお願いしたいところでございます。

以上、私のほうからでございます。

**小山 座長 (信州大学名誉教授)**

ありがとうございます。

今のご質問にどなたか。

**古畑 委員 (マルコメ株)**

えー、22頁の3番でよろしいですか。

**町田 委員 (全運輸労働組合)**

22頁の(1)番です。

**古畑 委員 (マルコメ株)**

あのですね、要は待機時間が発生して、時間が発生して、この時間から出発するとどうしても間に合わない、なので、この場合になんとかしてくれというときに、今、物が、製品が出来ていないというときはですね、もう、具体的に何かと言ったらですね、高速代を払うんで高速で行って下さいという。通常はもう、下道というかそこで行ける所なんですけど、高速代を払うんで高速代を使ってなんとか行って下さいというような部分の負担になります。

あとは、待機時間の、これはあの、長野通運さんのところではなく、静岡のエリアであったんですが、なかなか下ろさせてくれないので、共同配送としてその得意先に行くと、待機させられてしまうので、次の得意先に届けることができないということがありましたので、それではもう、その得意先に行くのであれば、もう、弊社として一台チャーターして貸切便を出しますので、これでなんとか納めて下さいということで、こちらに関しても、あの、一週間ですかね、待機時間があるのか、出るのか出ないのか分からなくても、一週間、こういう期間の中で、もう、結果が早く終わったとしても、全てチャーター便で行って下さいというようなお願いをした場面もあります。

そういうようなことの負担ということで、お願いをしております。

**宮崎 社長（長野通運株）**

私も補足でよろしいですか。

いま古畑さんからもございましたけれども、非常にあの、運送事業者ですとか、その物流に関わる者に対しての非常にご理解がある荷主であるっていうのも一つ、ものすごく大きな要素であります。

あの、リーマンショック後にですね、非常にこう景気が悪くなったということがあって、その中で、物流事業者は大幅なコストカットを求められました。それは運賃しかり、いろいろなピッキングにかかる費用しかり、そんな中であって当然在庫も圧縮するんだと、今の日本の流れだと思うんですね。今いきすぎた負担は誰がするのかということの中で、倉庫事業者だったり、物流事業者だったりという実態があると。

そんな中であって、えまあ、先ほど岡崎局長さんのほうからございましたけれども、そういう実態が非常に芳しくないんじゃないかということの中で、こういうふうな策を打ってこうというふうに判断されたマルコメさんもそうですし、また逆にそれが合理性を生んで、逆にそうすることによってコストを圧縮していくことが出来るっていう道もあるということですね、そんな方面からも考えていければいいんじゃないかなあ、というふうに思います。

まあ、高速代のお話もそうですし、やっぱり、そういう荷主さんのご理解があってですね、我々とする非常に、あの、自分としての工夫をすればなんとか利益の源泉が出てくるという環境を整えていただいているということですね、感謝申し上げているところだということ、補足させていただきたいというふうに思います。以上です。

**小山 座長（信州大学名誉教授）**

はい、ありがとうございました。

それではですね、最後になりますけれど、佐々木委員お願いします。

**佐々木 委員（長野県中小企業団体中央会）**

ご苦労様です。中央会の佐々木です。

ちょっと私、分からないものでお聞きしたいんですが、先ほどの問題点2の「夕方に作業を集中し積み込み時間が長い」という、グラフがあったんですが、このグラフというのはですね、これ、マルコメさんの荷物のことで言ってるんですか。（はい、そうなります。）

そうすると、マルコメさんの場合、長野通運さんに9時台、10時台、11時台、いろんなケースがある、そういう解釈でいいんですか。（はい。）

そうするとね、10時台、11時台は現状でいった場合に60分かからないんだよね。特に11時台なんか、あの、今回の、どっちかって言うと、皆さんが立ち会って安全性がどうの、危険度がどうのというような実験が46分としたら、そんなにね、時間がどうのこうのというのは、僕はっていないと思うんです。これ本当に、実験が活かされているかどうかというのは、僕は疑問ですね。通常の中でも、こういうことができるのかなっていう、別に実験やらなくても、一つはそう思ったんです。

それの中で、一つ聞きたいのが、39頁ですか。39頁のトラック便の受付からですね、これ46分、そうすると、その受付から26分、それから、積み込み完了までが20分。これが皆さんのおかげで、時間が早く終わったという解釈ですか。それともそうじゃなくて、これが通常の場合もできることなんですか。その辺を教えていただけませんか。

小山 座長（信州大学名誉教授）

えっと、PECさんはどうかな。

田中 主任（株式会社PEC協会）

はい。私からお答えさせていただきます。

まず、先ほどから皆様からコロンブスの卵的なというふうにお話があったように、もう、午前中は出来ている、いう認識でいます。

ただし、マルコメ様からのデータが栗橋行き、物量の多い栗橋行きは、夕方、午後からしか作業ができないゆえに、その、2.3倍の160分間かかる待時間帯が発生しているということになります。

ですから、午前中の70分かかっていない時間帯がある、これ、これに近づけるのを目指して、今回の改善を行わせていただいたというふうに考えております。

小山 座長（信州大学名誉教授）

よろしいですか。

平均70分を目指すという。

佐々木 委員（長野県中小企業団体中央会）

そうすると、そうするとね。これさっきの問題点2のところ、だいたい通常ね、通常いった場合、トラック便受付から積み込み開始までっていうのが、だいたいどの程度の、どのくらいの時間を計算すればいいんですか。

というのはね、例えば、15時台にやった場合では160分近いじゃないですか。（はい。）そうすると、受付からそれはもう25、6分かそこらで計算するんですか？そういう解釈？その後ずっと、書類がね、書類というか積んだままで置いてある。その辺、要するに書類の流れが全然分からない。書類というか中での流れ。

田中 主任（株式会社PEC協会）

正直に言いまして、実際のデータを見たところですね、やはり、バラツキがあります。それは、トラック便の運行管理者のさじ加減の部分があるんじゃないかと思っております。結局早く着いて積み込みが遅ければ待機時間が長くなりますが、例えば、県内の東信運送様が積み込みが遅いのがあらかじめ分っていますので、早くには行かせないような管理をされています。ですから、個別で見ていくと、運行管理面の部分が多いので、正直分からない部分が多いです。ですから、平均としてまとめさせていただきました。

小山 座長（信州大学名誉教授）

よろしいですか。

宮崎 社長（長野通運株）

ありがとうございます。時間が長いのはなぜなのかと言えば、まあ、準備が出来ていないからなんですね。例えば、車が一台到着しました。で、午前中に荷物は何で早く積めるかと言えば、今現状、前日の夜から集荷作業が行われているからなんですね。で、栗橋のセンターだけが、当日のオーダーとなっているという実態があります。したがって、前日の夜から、他の得意先に関しては、前日の夜に集荷業務が行わ

れているんですよ今。なので、朝から来て積み込みが出来ると。ただし、今問題になっている栗橋のセンターだけはですね、当日に情報が来て、で、車が来ましたといってもですね、あれを10個、これを20個って、こう、パレットの上にせっせっせと積み重ねて、一パレットに合成するわけですよ。で、それを車に積むということになりますんで、もうデータも遅いですから、車が来てから、その、あれをこれで何個何個って集める作業が始まって、それが完了した後に積み込みに移行できると。こういうことなんで、車が到着した、受付しましたって時間から、完了したっていうところまでの時間がですね、非常に遅くなっているというのが実態です。

で、あの、伝票のお話がありましたけれども、今あの、積み込みが完了したってやると、その車に積んだ品物に対しての伝票が発行されるって形なんですね。あらかじめ伝票が発行されているって格好ではないので、そこについては、認識がそんなふうにしていただければというふうに思います。

お答えになりましたでしょうか。はい。

**小山 座長（信州大学名誉教授）**

よろしいでしょうか。

はい、ありがとうございました。

えっと、もうちょっと時間がありますので、何かご意見はありますか。よろしいですか。

ちょっと私、あの、疑問というか、ちょっと理解出来なかった部分があるんですけども、あの、加藤委員がですね、このシステムでいくと、労働時間は短縮されるかもしれないけれども、トラックの効率は劣化するだろうと、どういうことなのか、ちょっと教えていただけませんか。

**加藤 委員（日本通運株）**

あの、変な話ですけど、同じ車が栗橋の間を毎日往復する。人は変わるんです、ドライバーは変わりますが、同じ車が往復すれば、その間、まあ、10台なら10台あればいいわけですよ。ところが、さっき申し上げたとおり、栗橋でもし8時から下ろしたときに、2時間かかるわけですよ。で、下ろし終わるのは10時。で、10時に栗橋であれば、長野に戻ってきたら屋になってしまいますよね。で、どうしても朝積むんであったら、その戻ってくる車を待たずに、違う車を差し向けなければならないわけですよ。そうすると、東信運送さんは、単純に倍の車が必要になっちゃう、ということです。

**小山 座長（信州大学名誉教授）**

えっと、宮崎さん。

**宮崎 社長（長野通運株）**

はい、これはあの、先ほどのですね、朝場社長さんからのお話がありました。あの、今後のテーマの一つだと思います。あの、要はですね、前日にデータをいただきましたと、余裕を持って作業ができます。で、出発する時間も、朝から行けますよ、とかっていう環境が整ったとしても、出先の栗橋さんのほうで翌朝しか荷受けが出来ませんっていう環境が変わらない限り、ドライバーの拘束時間は変わらないという、日通さんのご指摘はそのとおりなんですね。

なんですけれども、少なくとも、あの、例えば、栗橋のDCさんのほうでご理解をいただいて、もう、例えば、その日のうちに、到着きましたと、その日のうちに、本当は翌日の朝もって行かなきゃいけない荷物が、当日のうちにもって行ったって荷受けをしていただける可能性もでてくるわけですよ。少なくとも、自由度が広がる中で、いろんな交渉の余地が発生するということです。

したがって、今度は、荷受け人、栗橋のセンターさんともお話しする中で、合理性が生まれてくる可能性がある。朝場社長さんも先ほどおっしゃってましたけれども、その日のうちに下ろしちゃえというお話

もですね、栗橋のセンターさんのほうからは、若干お話もいただいているところでもございます。そんなところですね、今後のテーマとしてやっていけばさらに、合理化が図れるのではないかと。まあ、日通さんご指摘のとおり、今の状態だとそういう環境にないということだと思います。以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

はい、ありがとうございます。

そろそろ時間になりましたので、（すいません。）。

朝場 委員（東信運送株）

今のいろいろ前提の中で、あの、でている生産性の向上だとかね、あの、それから、それは今の言うように下ろせば、前の日に終わりますからね。一日得するわけじゃないですか。次の日の朝は、もうすぐに作業に入るんですね。無駄がないんですけど。まあ、朝下ろして昼になれば、もう何もできないということで、これは協力していただいて、話では可能性が見いだせるとすれば、何時に着こうがちょっと荷を下ろしたとしたら、ただ700坪でそれをやっていますとね、今度この6月からですか、1700坪ぐらいですかね、なれば、絶対可能だと思いますよね。まあ、それをじっくりと話してやると、生産性が上がるということで、一日無駄がなくなるんで、全体を通せば大変な効果だと、それが一つ。

それから、あの、古畑さんのほうから話しているように、まず、提案というふうに言っていましたけど、現場にやっぱり行くんですね。現場に行って、それで実態を見てですね、それで可能であるかないかっていうのを判断しながら、お話を聞かせてもらおうと、これは、あの、間違いなく古畑さんのお話のように、都合がいい悪いというよりは、現場をまず視察するというか、現場をまず知っておくことが大事なんで、私自身も全くそういうふうになって、いわゆるゆその、本当に基本が分からないでいたんですけども、まああの、ある意味では、あの、非常に素晴らしいシステムになっています。

BCPの話も出しましたが、BCPよりも、BCPの敢えて想定して作って先に対応をやっちゃってるんですね。僕はただ、無駄をしていると思ってなんです。でも、その無駄をBCPという考え方でいくと、すごく可能にしてプラスにしている。まあ、お客さんの欠品しないというようなことも、先んじてマルコメさんがやっておられるって言うんで、まああの、宮崎社長の言ったように、そのお客さんですね、非常にそういう意味では恵まれているんで、もうこういう形がどンドンどンドン進んでいるわけで、これまあ、たくさん他へも派生していかなきゃいけないんで、あの、非常にまあ、積極的に真剣に取り組んでいただくと非常にありがたい。それだけ感謝申し上げなきゃいけない。はい。

生産性の向上と、まあ、現場に行って見ましようよ、とにかくな。これ、大事だと思ってます。以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

はい、ありがとうございます。

えっと、特段ございませんようでしたら、私のほうから、PEC協会様におかれましては、本協議会のためご尽力いただきまして、座長として深く感謝申し上げます。しかしながら、御社にて今月24日までに成果物として国土交通省に納入すべき報告書の現物が、本席上で呈示されるに至らなかったことは残念です。

ただいま、委員各位から様々なご意見などを賜りました。

したがいまして、当該報告書に委員各位の意見等を反映することはもとより、当該納入期日前までに全委員に報告書を送付・呈示することの条件を付して、今般のパイロット事業にかかる説明内容及び報告概要については、この場で協議会として了承いたしたいと思っておりますが、委員各位ご異議ございませんか。

（なし）

事務局、そのようなことでよろしいですか？

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

はい、わかりました。

それでは、事務局の事務都合上、PEC協会様におかれましては、今月20日までに到達するよう、「成果物として国に提出される報告書そのもの」を事務局担当者である長野運輸支局加藤あて送付いただくこととし、当該報告書到達後速やかに、手交、郵送、メールのいずれかの方法により、事務局から委員各位にお届けすることといたします。

小山 座長（信州大学名誉教授）

それでは、議題2「平成29年度パイロット事業の実施等について」に移ります。

事務局より説明願います。

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

\*資料2により説明

資料2「平成29年度パイロット事業の実施等について」をご覧ください。

平成29年度のパイロット事業の進め方としては、今年度とは異なる集団を新たに選定して実施する選択肢もありますが、本協議会としては引き続き、発荷主・マルコメ株式会社 様、元請運送事業者・長野通運株式会社 様、下請運送事業者・東信運送株式会社 様をお願いし、ここに今年度の実施結果を踏まえ新たに着荷主を選定して対象集団とし、継続して課題検証にあたり、深掘りまたは新たな成果を期待すべく次年度パイロット事業を実施することを、事務局よりご提案させていただきます。

着荷主の選定につきましては、スーパーその他の納品先ではなく、DC（ディストリビューションセンター）を想定しており、今年度事業に照らせば、具体的には栗橋DCを管理・運営する物流法人が第一候補になるかと思っておりますが、次年度契約によるコンサル業者を含めた対象集団構成において、相手方の協力の取りつけその他諸条件などを勘案協議し決した者を着荷主とすることで、ご一任願います。

なお、次年度コンサル業者につきましては、厚生労働省予算、すなわち厚生労働省作成の仕様書による事業実施を見込んでおります。既に厚生労働省にて入札公告がなされており、国の予算成立が前提ですが、順調に手続きが進みますと、事業実施期間は、4月17日予定から平成30年3月25日となっております。

これが前提に、来年度の長野県地方協議会の開催予定は、着荷主の選定がなされた後の事業実施計画段階の5月から6月の間で1回、事業実施中間の9月から10月の間で1回、事業とりまとめ段階の翌年2月から3月の間で1回の、計3回を見込んでいます。

以上、ご審議のうえ承認願います。

小山 座長（信州大学名誉教授）

マルコメ様、長野通運様、東信運送様からは、継続してご協力いただけるということで、あらかじめご了承を得ていると聞いております。

事務局提案にて支障はないものと見受けられますが、特段のご意見等はございますか。

（なし）

事務局提案につきましては、承認することとします。

それでは、議題3「その他」について、事務局お願いします。

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

2点ございます。

1点目は「全国におけるパイロット事業の進捗等について」です。北陸信越運輸局自動車交通部貨物課より出席がありますので、お話しさせていただきます。

松岡 課長（北陸信越運輸局自動車交通部貨物課）

\*資料3により説明（約10分）

運輸局貨物課の松岡です。私からは「全国におけるパイロット事業の進捗について」話しをさせていただきます。

資料3になりますが、この資料は2月1日に開催されました第5回中央協議会で報告されたものから使用しております。

1ページは28年度のパイロット事業の実施集団選定状況の表となります。

2ページからは全国で行われたパイロット事業で好事例として報告されたものです。

最初に福島県の取り組みですが、予冷倉庫活用による拘束時間の削減で、実施集団は発荷主（生産者団体）、運送事業者、着荷主 a・b（青果卸業）で運送品目は農産品トマトです。

課題として「当日の出荷数量が分からないため、選果完了時間が分からず、適正な配車ができず非効率」「一台の車で複数箇所を積み込むものの各集荷場の情報共有がなく、それぞれで積み込みの時間がかかる」と言った問題があった。

これらの対策として、出発予定時間に間に合わなかった青果品（トマト）を予冷設備にて予冷し翌日出荷することにした。その結果、a社向けトラックでは実施前と比べ2時間49分の削減、b社向けトラックでは1時間55分の削減となった。事前に荷量が把握でき出荷作業を計画的に実施できるため、出荷作業におけるドライバーの待ち時間が大幅に削減されたものと考えられます。これにより他の運送でも約2～3時間拘束時間が短縮できるのでないかと推定されます。

3ページになります。山梨県の取り組みで「荷待ち時間短縮による拘束時間の削減」です。

実施集団は発荷主（食品メーカー）、運送事業者、着荷主（流通センター）で荷物は食料品です。

課題として（下左から2つめの中）手待ち時間関係では「流通センター到着後、受付開始時間前にトラックが集中し、搬出作業の順番待ちにより多大な手待ち時間が発生」。

荷役作業関係では「発荷主側では積載効率を重視したパレット積みを行うが、着荷主側の流通センターではサイズの収容不可能なため、手下ろしを強いられている状況」となっています。

これらの解決策として手待ち時間の縮減として「流通センターで試験運用中の「受付予約システム」を活用して、携帯電話等から予約し、その時間帯に搬出を行うことにより手待ち時間の短縮を図ることとしています。

荷役作業のパレット化として「統一したパレット積みを実施し流通センターでの手下ろしをパレット下ろしに変更することで荷下ろし時間の短縮」を図ることとして2月以降に実証実験を行う予定にしております。（結果として大幅な時間短縮を図ることができた、と聞いております。）

5ページになります。富山県の取り組みで「拘束時間の削減」です。

実施集団は発荷主（中越パルプ工業）、元請け・下請け運送事業者、着荷主で荷物は紙・パルプです。

課題としては「出荷場所において作業が集中した場合に荷待ち時間が発生」することです。荷役作業を行うホームが2カ所あるようで、1カ所は両方向から荷物を積み込むことができるが、もう1カ所は片側からしか積み込むことができなかった。それを両側から積み込むことができるようにホームを拡張したことにより積み込み作業が短縮され、結果荷待ち時間が短縮されたものです。

「バースの接車スペースの拡張」ですが、バックで車を着ける際、前面のスペースが狭くぎりぎりであったため着けるのに苦労していたが、全面を1.5m程拡張したことにより車を着けやすくなった。

今後はドライバーの時間管理で、ドライバーにまかせた場合と管理する場合でどれだけ違ってくるのか実証実験を行うこととしています。

最後のページは「地方協議会での主な意見」です。

参考までに何点か紹介させていただきます。

労働時間関係では、荷役作業時間。物流センターでの積み降ろし等、輸送以外のサービスを求められることがあり、荷主からの依頼は断ることが難しい。関東・トラック事業者。

ドライバーが行っていた荷積作業を専属の倉庫作業員に変更し、かつ、荷積作業場所を荷主側の車庫とするなど効率化、機能強化を図ったことで、ドライバーの労働時間を削減することができた。北海道・トラック事業者。

運転時間。関東方面について改善基準告示の遵守が困難なことから、関西で中継輸送をすることにより、拘束時間を短縮できた。課題として、運賃の問題、駐車場やドライバー不足がある。今後は、事業者間での連携が必要である。九州・トラック事業者。

取引環境関係では、適正運賃收受。燃料費や車両購入費の高騰、コンプライアンスの遵守等で費用がかかるが、運賃は伴っていない。四国・トラック事業者。

荷主・消費者等との関係。長時間労働の問題は荷主だけのせいではなく、社会全体の問題である。顧客（着荷主）から無理な時間帯に商品を届けるよう要望され負担となっている部分もある。東北・荷主。と言った意見が出ております。

以上、簡単ですが私からの説明を終わらせていただきます。

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

ありがとうございます。

2点目は「農産品物流の現状等について」です。

本日は、農林水産省 関東農政局 経営・事業支援部 食品企業課 鈴木課長に、オブザーバー出席いただきました。よろしく申し上げます。

鈴木 課長（農林水産省関東農政局経営・事業支援部食品企業課）

資料4により説明。（約10分）

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

ありがとうございます。事務局からは以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

その他、各位付議事項などはございませんか。

それでは議事が滞りなく終了しましたので、事務局にお返しします。

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

本日は、ご多用中参集いただきましてありがとうございました。これにて散会いたします。

（了）