

第5回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善群馬県地方協議会  
議事録

1. 日時

平成28年12月12日（月）14時00分～15時45分

2. 場所

群馬県トラック総合会館2階 会議室

3. 委員

大矢 一	一般社団法人群馬県商工会議所連合会 専務理事
五十嵐 亮二	一般社団法人群馬県経営者協会 常務理事 【御欠席】
星野 榮助	群馬県倉庫協会 会長
堀切 智	群馬県地区通運協会 会長 【御欠席】
渡邊 浩	富士重工業株式会社スバル製造本部群馬製作所製造管理部 部長
狩野 裕	サンデン・ビジネスエキスパート株式会社物流部 部長
高草木 悟	日本労働組合総連合会・群馬県連合会 事務局長
小宮 勝義	群馬県交通運輸産業労働組合協議会 議長
武井 宏	一般社団法人群馬県トラック協会 会長 (株式会社ボルテックスセイグン 代表取締役)
川島 満男	一般社団法人群馬県トラック協会 副会長 (株式会社三蔵 代表取締役)
原 邦昭	一般社団法人群馬県トラック協会 副会長 (株式会社グローバル 代表取締役)
佐藤 今朝司	一般社団法人群馬県トラック協会 副会長 (株式会社群馬グリーン配送 代表取締役)
藤野 隆司	一般社団法人群馬県トラック協会 副会長 (株式会社太陽運輸 代表取締役)
松原 二三男	一般社団法人群馬県トラック協会 副会長 (有限会社美松運送 代表取締役)
石井 雅博	一般社団法人群馬県トラック協会 専務理事
上原 英之	群馬県産業経済部商政課 課長
【代理出席】	樺澤 徹 群馬県産業経済部商政課 主幹
半田 和彦	群馬労働局長
持永 秀毅	関東運輸局長
【代理出席】	小椋 康裕 関東運輸局自動車交通部長
池田 豊	関東運輸局群馬運輸支局長

#### 4. 開会あいさつ

開会（事務局）

（半田群馬労働局長）

皆様、こんにちは。年末のお忙しい中、お集まりいただき誠にありがとうございます。今日はトラック輸送における取引環境・労働時間改善群馬県地方協議会ということで、開催をさせていただきました。御案内のとおり今、我が国は岐路に立っている状況でありまして、特に国会筋を含めて労働環境が一丁目一番地という風になっております。特にその中では、長時間労働の抑制、あるいはゆとりある生活ということで、ワークライフバランスを筆頭に色んな労働施策をとっているわけですが、何と言っても長時間労働の抑制、これが一番の目玉になっておりまして、安倍総理を含めて政府を挙げて時間の短縮ということで躍起になっているところでございますが、一方で労働時間の短縮ということは、生産性の向上を伴わないと、利益を伴わないと分配ができない、これは当然のことなんですけれども、その辺りの、ちょっと相矛盾することも含みながら、行政を進めているところでございます。

いずれにしても過重労働については政府を挙げてその抑制に取り組んでいるところでありまして、今年から80時間を超える事業所については色んな指導、立ち入り検査を含めてやることになっております。今年9ヶ月経った時点でございますけれども、更に強化、という話が本省からも来ているところです。長時間労働の抑制のためには、色んな知恵を出さないといけませんけれども、特にトラック輸送関係、私どもが直接的に、上から目線で指導するよりも、色んなお知恵を出し合って時間短縮に繋がるような施策を、自ら設けていくのが正しい方向ではないかということで、本協議会が成り立っています。昨年からはトラック運転者労働条件改善事業を始めました。今年度はパイロット事業をやりまして、その状況について今日は皆様方の忌憚のない御意見や状況をお教えいただければと思っております。私どもは労働時間短縮で、働きやすい社会、みんながゆとりある社会を目指しておりますので、その点を御理解いただきながら協議会を進めていきたいと思っております。どうぞよろしく申し上げます。

（小椋関東運輸局自動車交通部長）

関東運輸局の小椋でございます。皆様お忙しい中お集まりをいただきましてありがとうございます。また、平素から関東運輸局の行政の推進にあたりまして様々な御理解、御協力をいただいておりますことに感謝申し上げます。先ほど労働局長様からお話がありましたが、長時間労働の是正というのが喫緊の課題となっております。トラック運転者の長時間労働の是正を目的に、今年から全国でパイロット事業というのが進められております。関東管内でも一都七県で対象集団が決まりまして、現在各都県におきまして事業の開始に向けての課題の洗い出し、事業の制度設計などが行われているところです。荷主と運送事業者が連携して、待ち時間の短縮をはじめとするシステムを合理的

なものにしていくためどうしたらいいかという検討を進めまして、それが全体の構造改善にも繋がっていくのではないかという風に思っております。ぜひ皆様方からのお力添え・御協力をいただきながら今年、来年とこの事業を実りあるものにしていきたいと思っております。

最近の国土交通省の取組を一つ御紹介致します。国土交通省本省におきましては、荷主との連携や、事業の協同化等による生産性向上方策に関するガイドラインの策定ワーキンググループというのを立ち上げまして、荷主、運送事業者それぞれから御意見をいただきながら現在議論を進めておりまして、1月を目途にガイドライン、事例集を取りまとめることになっております。パイロット事業やこうした取組を通じて、取引環境の改善・労働時間の改善に努めていきたいと思っております。後ほどパイロット事業の進捗状況などについて、事務局から説明もございます。皆様からぜひ御意見や御提案をいただき、今後の事業の実施に活かして行ければと思っております。本日はどうぞよろしくお願い致します。

(武井群馬県トラック協会会長)

改めまして皆様、こんにちは。群馬県トラック協会の武井でございます。皆様には平素から当協会の業務に関して御支援・御協力をいただきまして、この場を借りまして御礼を申し上げたいと存じます。本日はトラック輸送における取引環境・労働時間改善群馬県地方協議会の第5回目ということで、公務御多用にもかかわらず群馬労働局から半田局長様、関東運輸局から小椋自動車交通部長様に御出席を賜りまして誠にありがとうございます。また、荷主様におかれましては富士重工業様、サンデン・ビジネスエキスパート様、並びに各団体の皆様におかれましても、前回同様、業務御多用の中御出席をいただきまして、群馬県トラック協会を代表して心から御礼を申し上げたいと存じます。

さて、昨年9月から行われましたトラック輸送における実態調査に基づいて、いよいよ本年度からパイロット事業が始まったところでございます。これから日本PMIコンサルティングによるトラック輸送における長時間労働抑制に向けたパイロット事業の中間報告に基づきまして御協議をいただくわけですが、内容としては嬭恋村農業協同組合様に御協力をいただきまして、100日戦争と言われる嬭恋のキャベツ輸送に関する、荷待ち時間等労働時間の短縮に向けた取組でございます。御列席の皆様方には少しでも運輸業界が前進することを念頭に、御協議をいただければと存じますのでよろしくお願い致します。また、この協議会の委員でもあります株式会社群馬グリーン配送の佐藤社長様には実運送事業者としての御協力に感謝するとともにこの場を借りまして厚く御礼を申し上げます。皆様方、色々社会的な状況は御理解いただいていると思いますけれども、我々物流業界に取りまして非常に重要なのはドライバーの確保でございます。日本国内の物流91パーセントを我々トラック業界が支えています。基幹産業としての大きな役割があるわけですが、物流というのは一人一人のドライバーによって成り立っているわけでございます。人材育成が継続されていきませんと日本の基幹産業である

我々の使命が果たせないわけでございます。それには我々自身が努力をし、生産性の向上に努め、安全性の確保ということから努力をしていかなければなりません。

しかしながら、我々だけではなかなか課題が達成できるわけではなく、皆様方の御支援・御協力のもとにその環境を整えていければと思っております。ぜひ皆様方の忌憚らない御意見をいただきまして、我々業界がこれからも社会に貢献できるよう、我々自身も努力していきたいと存じますのでよろしくお願ひしたいと存じます。

-事務局から、議事進行について池田委員が行う旨説明があり、各委員了承-

#### 5. 議題1「委員の変更」について資料説明

配付資料「委員名簿（新旧）」に基づき説明（群馬運輸支局）

省略

#### 6. 議題1について意見交換

ー各委員からの意見なしー

#### 7. 議題2「地方協議会パイロット事業の対象集団選定状況」について資料説明

資料1に基づき説明（群馬運輸支局）

省略

#### 8. 議題2について意見交換

（藤野委員）

発、着荷主が両方とも入っている対象集団の着荷主は、発荷主に関連している施設や企業なのか、全く違うところで、話し合いをしながらやっているのかに関して情報がありますか。

（池田委員）

事務局、その辺の情報入っていますか。

（事務局）

そうしたところもあると聞いています。

（池田委員）

他県の対象集団について具体的な情報が来っていないので、はっきり分かりませんが、必ずしもグループで対象集団を形成しているということではないと思います。

(持永委員代理 小椋)

少し補足させていただくと、山梨と茨城の事例ですと、発荷主と運送事業者の間にそうした関係はありません。ただ、運送事業者によっては、当該発荷主からの荷物を沢山扱われているところもあるという風に承知しています。

(池田委員)

資料を見ますと、着荷主を交えて対象集団を形成するのはなかなか大変だということがお分かりいただけるのではないかと思います。

(佐藤委員)

農産物の輸送では、全国に市場が250カ所位あります。群馬から沖縄、また、東北仙台まで行っているわけですが、届け先には大きなスーパー等の小売店も多数あります。着荷主にお願いしたいのは、スーパー等の小売店においては、荷卸しの際に「このコンテナに15ケース位ずつ入れて、2階へ持って行ってくれ」とか、無償の付帯作業等、一部のところでは出ているわけでありまして。やっぱりそういうものを改善していただきたいということで、今年、「パイロット事業をやっています」ということで相談して改善された部分もあります。こういうもの(国の取組)がないと、我々がいくら言っても「それは運送屋の仕事だよ」と言われればどうにもならないですけれども。孺恋農協さんからも「労働時間改善に係る協議会を設けてやっているのだから、協力してほしい」ということとお願いはしつつあるのですけれども、まだまだお願いをしきれないというのが現状だと思います。

(池田委員)

このあと、当県パイロット事業の詳しい説明がありますが、農産物は市場等の関係先が色々ございますし、直送でスーパーなど小売店に行くという状況もある。そういった中で着荷主を交えて改善をしていくのは大変だな、というのが皆様にお分かりいただけるのではないかと考えております。

## 9. 議題3「パイロット事業」について資料説明

資料2-1に基づき説明(群馬運輸支局)

資料2-2に基づき説明(日本PMIコンサルティング株式会社)

省略

## 10. 議題3について意見交換

(藤野委員)

運送事業者にとって、発荷主は、直接取引しているところが多いと思います。着荷主は発荷主のお客さんなので、我々にとっては「お客さんのお客さん」になります。お客

さん（発荷主）も、物を買ってくれるお客さん（着荷主）への要望事項ですから、かなり厳しいと思うのです。自社のグループのセンターとかに下ろす場合もありますが、ほとんどの場合は着荷主が発荷主のお客さんです。今回の群馬グリーン配送さんの発荷主とのパートナーシップによる改善は素晴らしいと思います。これ以上改善をやるとなると、パレットの部分になりますが、これも十分な効果を出すには着荷主まで一気通貫でないという意味がないと思います。いかに着荷主側に拘束時間等の理解を得られるか、物流業界の現状を伝えていくのかということが重要だと思います。

もう一つは、100日戦争と言われますが、受発注の波を平準化できないか。生鮮物なので難しいとは思いますが、それでも波を小さくする上では、そこに置かれている労働環境を伝えていくことが必要ではないかと思えます。

もう一点は、我々運送事業者の多くは距離制で運賃をもらっていますので、その中に作業費が入ってない、手待ち時間が伸びても、元の運賃に含まれているような状況があると思うのです。弊社はそうなんですけども。距離制運賃がどこまでで、それを越えた場合は作業費としていただくという環境を整えていかないと、お客さん（発荷主）もお客さん（着荷主）のためにやっていますから、それぞれの状況がありますので、一つの基準、範囲を作っていくことも必要ではないかと思えます。

（池田委員）

輸送の全体像を見て、改善していくところは何かあるかということで色々取り組むことが重要だと思っております。運賃については中央協議会の議論を報告させていただきながら、この協議会でもお話ができればいいと考えております。

（渡邊委員）

この場には着荷主として出席させていただいております。着荷主の側から見ると、本件を良くしていくにはやっぱり Win-Win でないと、なかなか賛同できないところがあると思います。賛同できるのはどういうところなんだろうと考えると、やっぱり生産性だろうと思います。生産性が良くなるイコール我々にとっては無駄がない、ということですから、無駄に待機をする時間がないとか、そういったことで皆さんの世界の改善にも繋がると思えます。

当社とは全く違う業界のお話を伺って、興味深いなと思ったのは、輸送ということでは似ているポイントが幾つかあるなと感じました。例えばパレットの問題ですが、これは弊社でも大きな問題として取りあげておまして、なかなか難しくて進まない、というところも一緒だなと。この問題は、着荷側である我々が中心になってやらないと、発荷主側では難しいと思います。弊社の場合は専門部署が少しずつ進めている状況です。ですので、着目点としては大いに有りだなと思えます。

それから説明の中に、集荷場を回って保冷庫に運ぶという業務がありました。我々の業界ではミルクランという言い方をしておりますが、部品メーカーを回って効率的にや

ろうと。こうした部分は本当に似ていると思いました。

一方で、業態が違うので、やっぱり違うな、と思うところもありまして、トヨタ出身の大野耐一さんが書かれている「トヨタ生産方式」をご覧くださいと出てきますけども、例えば倉庫を持つのは止めようじゃないかという方向があります。しかしこの業界ですと生鮮品ということがあって、保冷库という問題が出てきました。我々は倉庫がない代わりに、生産に輸送が直結すれば一番いい、となっているものですから、それを滞りなく、無駄なくやるためにはトラックのタイヤをどのように効率的に組むかというのが非常に重要なポイントになります。それをこの業界は生鮮品ということで、荷下ろしは夜の涼しい時だという条件が付いてしまうというのが、非常に難しい問題だと。我々としては非常に、違うな、と。そうしますと、我々としては不勉強な世界になるので、一つ提案なんですけど、私は着荷主側代表としてここに座っておりますけれども、例えば、このパイロット事業に直接関与されてなくてもいいんじゃないかと思うんですけど、着荷主に相当する方に次回だけでもこの席にいらっしゃっていただくと、その御発言から我々も勉強できるんじゃないかと考えます。

(星野委員)

先ほどパレットの問題が出てきました。自社の倉庫では主にお米を扱っているんですけど、今までは各農協さんからパレットで持ってきて、パレットを交換して、お客さんのところに持って行く、というのが普通だったんですけども、最近、一部の大手の米の卸しから、そういう無駄なことをやらないで、産地の農協で積む時に、いわゆるシートパレットで積んで倉庫に持ってきて、積み替えなしで、あとは卸しが使いやすいようなパレットを使って卸しさんの精米工場に入れると。そういう風にしてほしいかという要望があるんですけども、倉庫業者の立場からすると、農協からそのまま積み替えなしで持ってきて保管して、万一どこかで鼠等の被害が出た場合に、その責任は誰が取るんだと、その点がまだ検討課題になっています。ただ、品種は違うものの、大手からはこうした提案が出ているということでお話ししました。

(佐藤委員)

シートパレットは一度試したことがあるのですが、うまくいかなくて取り止めたという経緯があります。

(高草木委員)

着荷主がない対象集団は他県でも見られるが、着荷主とのパートナーシップを形成するのに参考になるような情報というのは得られているのでしょうか。もう一つは資料の17ページに①～③ということで、中でも「①着荷主とのパートナーシップの形成に向けて話し合いの場を設定し」、「②着荷主における問題点・課題の深掘り」とありますが、富士重工さんからお話があったように、着荷主側にも課題があると思います。パートナ

ーシップの形成は、プロセスとしては必要だと思うのですが、まずパートナーシップを形成するにあたっての課題抽出というのにも必要なのではないかと思います。

(池田委員)

着荷主とのパートナーシップ形成にあたって、他県で参考となるものについてですが、今後、中央の協議会から全国の取組が展開されると思いますので、事務局なり対象集団なりの中で参考となる事例があればチェックしていきたいと考えております。

また、着荷主とのパートナーシップの形成がなぜ難しいのか、その点も含めてまとめる考えであります。その中で分析して問題点をあらわにしていければと思います。もちろん、利害関係がありますので可能な範囲でということになりますが。

(狩野委員)

当社は部品メーカーなので発荷主・着荷主、どちらの立場でもあるのですが、先ほど富士重工さんからお話があったように Win-Win の関係を築くというのが必要だと思います。私たちが着荷主の立場として、発側から話を聞く時は、やっぱりメリットがないと OK を出しづらいですし、逆に私たちが発荷主になって着荷主に提案する場合は何かしらのメリットがないと提案ができません。今回の改善の話聞く中で、包装品の改善、業界が違うので分からないんですけども、パレットだけじゃなくて段ボールにするとか、プラスチックにしてリターナブルにできないかとか、そういう風に発想を変えないと、改善するにもお金がかかると思いますので、違ったところで効果を出して、着荷主の方にメリットを提供してやらないと、着荷主の方が大きい会社だと思うので、厳しいのかなと思います。

もう一点は質問ですが、当社で自動車部品をやっている中では、運賃の車立ては基本的にやっていない、個立てでやっています。運送会社に迷惑をかけているのかも知れませんが、運送会社さんで混載をして、効率よく運んでくださいということでやっています。キャベツだけじゃなくて、市場ですから色々な野菜を運んでいると思うので、そういう方向はないのかなと思いました。

(池田委員)

発想の転換が必要ではないかという御意見だと思います。参考にさせていただきながら、今後の検討を進めていきたいと思います。それからもう一点は、色々状況は違うかも知れないけれども、混載、個立て運賃の採用について 生鮮品、キャベツという短期間の大量輸送の中でそういうものがどうなんだろうかということですが、現状を把握されている日本 PMI コンサルティングから何かありましたらお願いします。

(日本 PMI コンサルティング 小坂)

本事業のキャベツ輸送は、単一農産品であるキャベツを大量に、短期間にいかに効率

的に輸送しなければならず、他の農産品とは若干違うところがあります。

運賃設定方法として「個立て運賃（1ケースごとの運賃）」は荷主側から見るとメリットがありますが、車単位の運賃にすることで、運賃の負担者である発荷主側は積載率を考慮し、一カ所で取卸しを前提に積載率100%に近い受注を確保するインセンティブが働き、より効率的な物流につながります。特に、本事業の対象集団のように、短期間に、単品を大量に輸送するケースでは、発荷主（受注者）が着荷主（発注者）からどのくらいの頻度で、どのくらいの受注量を確保するかにより、輸送効率に大きく影響します。途中での取卸し作業が三カ所、四カ所もあると非効率的な輸送となります。単品のキャベツを短期間に効率的に輸送する農産品では、輸送特性を踏まえると、車単位での運賃設定は注目すべき良い取組と思われます。

なお、リターナブル容器については、既に活用されている状況です。

（藤野委員）

着荷主、発荷主、運送会社の三方良しとなるためには、やっぱり生産性を上げるという方向性だと思います。生産性を上げるというのは、どれだけ量を運ぶか、時間を費やすか、ということになるのですが、一番のネックは時間です。着時間、積み込み時間がある程度決められてくると、生産性を上げようとしても上げにくくなっていく。

我々運送会社とすれば、回転を活かしたい。決められた時間の中であれば、どれだけ回転してもいいと思っています。二回転やりたくても、着時間の決め方で1回しかできないとか、そこのところをどうすればいいかと考えると、やっぱり着時間は着荷主が決めますし、発時間は発荷主が決めます。労働時間の問題は、そうした発着時間の部分でどうすれば話し合いができるかということ、それにプラスしてコンプライアンスだと思います。

（渡邊委員）

今御意見いただいた中で、一つ気が付いたことがありました。我々の業界は多品種少量で、ある一つの部品でトラック便が一杯になるなんてことはまずありません。それをやると、部品の作りすぎになってしまう。対して、今回トライされているキャベツ輸送は、一つの品をどれだけ大量に早く運ぶか、ということで、一品種多量というんでしょうか。そのため、おそらく優先順位にする課題が違うんだらうと思います。共通する改善策は何なのか、業界ごとの個別の改善策は何なのか、というのは分けて考える必要があると。もし我々の発言の中で違和感があればそうした違いではないかと思いました。

（池田委員）

いただいた意見を踏まえながら進めていきたいと思っています。

## 1 1. 議題4「今後の協議会の進め方」について資料説明

資料3に基づき説明（群馬運輸支局）

## 1 2. 議題4について意見交換

（小宮委員）

パイロット事業の中間報告がありましたが、課題を、どういう風に解決まで進めていくのか、一つの光というか、解決が見えるまでやるのか。キャベツは季節柄のものでしょうから、今年はもう終わっていると思うので、改善までは今年度の中ではできない、ということだと思います。やるとしたら来年以降、今年の課題を踏まえた上で来年どうするかということになる。この協議会の趣旨は、長時間労働の是正、取引環境の改善のために発着荷主と運送事業者が Win-Win の関係を築きながら取り組む、ということだと思うので、実証実験がこれで終わりになってしまうと、「課題は見えてきた、その先に何をするか」というのが薄いような気がするので、今後の進め方についてもう少し御説明いただければと思います。

（池田委員）

今回、発着荷主と運送事業者の基盤をつくるにあたって、どういった課題があるのか、発着主と着荷主の関係性ですとか。パートナーシップを組むにあたってどういう努力をしないといけないのか、そこに焦点を当ててまとめたいと思っております。なおかつ、今年度中に着荷主の方にアプローチをかけて、話し合いをしていく中で、年度内にできることがあれば取り組むというのは当然、あります。

事務局としては、ここまでパイロット事業を進めてきましたので、来年度もこの対象集団でできないかな、ということは検討しています。今年度、対象集団の選定にあたってかなり苦労したという経緯があります。ここまで取り組みが進んでいる中で、後は事業者の方でやってください、というのではなく、先ほど佐藤委員からも話がありましたように、協議会のパイロット事業ということで着荷主の理解が更に深められるような部分もあると思います。

（武井委員）

農産品を取り扱っている他県ではどのようなことをしているのか、情報があれば参考になると思いました。

群馬のパイロット事業は、出荷側としては発着主、事業者が協力して、できうことは色々苦労してやっていただいていると感じましたが、受ける側で問題が出てきています。生産性を上げるというのは効率化を高める、あるいは無駄を省くということですが、我々物流業者には荷主の経済的な変化、季節的な変化というものもございます。私も長野県の高原野菜を貨車で輸送している時代から行ってまいりましたが、夏場の忙しい時期が終わって、その後どうするのか、ということがありました。そうすると、自分の会社

の車両だけでは賄いきることができないので、同業者に応援を頼むことになります。佐藤委員のところはどのようなご苦勞をなさっているのだらうと思います。

日々の変化に物流が応えていかなければいけない、一年間を平準化できれば最高だと思えますけれども、それはちょっとあり得ないだらうと思います。佐藤委員のところはそういったところを乗り越えて最適化していますけれども、着側に協力してもらいたいところがあるという状況と思えます。

労働時間の問題は、売り上げ、サービスの問題と一緒にしてしまうと非常に難しくなります。全国のパイロット事業の詳しい状況について今後聞ければと思います。

変化のひずみをどう埋めていくのかというのがキーワードであると思えます。

(池田委員)

今後、事業を進める中で、そういった視点を盛り込むことができるようであれば検討して参りたいと思います。他にございますか。議題に「5 その他」とありますが、事務局から何かありますか。特にないのであれば、議事を終了し、進行を事務局にお返しします。

### 13. 閉会

(事務局)

今回の開催は来年3月頃を予定しておりますが、日程等につきましては改めて御連絡させていただきます。予定の時間となりましたので、これで本日の協議会は終了させていただきます。なお、議事録につきましては御確認いただいた後に公表させていただく予定としております。本日は誠にありがとうございました。

以 上