

第6回茨城県地方協議会議事概要

【日 時】

平成29年3月24日(金)

【場 所】

ホテル レイクビュー水戸

【出席者】敬称略

矢野 裕児	流通経済大学 流通情報学部 教授
沢畑 慎志	一般社団法人 茨城県経営者協会 専務理事
石川 和宏	茨城県商工会議所連合会 専務理事(代理 常務理事・事務局長 卜部晴比古)
畑岡 宏茂	茨城県商工会連合会 専務理事
岩間 伸博	茨城県中小企業団体中央会 専務理事
小川 喜賢	株式会社ケースホールディングス 執行役員営業本部物流部長
市毛 由之	株式会社カスミ ロジスティック本部物流部マネージャー
石田 幸宏	株式会社日立パワーソリューションズ 資材調達本部エネルギー調達部 ロジスティックグループ部長代理 (代理 資材調達本部エネルギー調達部ロジスティックグループ 熊田智史)
高木 英見	日本労働組合総連合会茨城県連合会 事務局長
松本三智夫	全日本運輸産業労働組合茨城県連合会 執行委員長
小林 幹愛	一般社団法人茨城県トラック協会 会長
宮内 博夫	ミヤウチ物流システム株式会社 取締役会長
糸賀 祥治	株式会社糸賀商運 取締役会長
小倉 邦義	茨城流通サービス株式会社 代表取締役
塙 正明	ハナワ物流株式会社 代表取締役
西井 裕樹	茨城労働局 局長
持永 秀毅	関東運輸局 局長(代理 自動車交通部次長 高山和征)
佐々木博康	関東運輸局茨城運輸支局 支局長

オブザーバー 森田富士夫 物流ジャーナリスト

【議事・質疑等】

・関東運輸局自動車交通部 高山次長挨拶

慢性的な人手不足により、生産性向上の議論が大変重要となってきた。トラック事業についても将来の担い手の確保の面からも大変重要。本協議会においても荷主の皆様と連携した実証実験・パイロット事業の実施等しっかり対応していきたい。

また、荷主と関連のある農林水産省、経済産業省に協力の要請、価格交渉力ハンドブックなど作成、荷主勧告制度の検討等を行っているところ、今後につきましても関係の皆様と連携し事態の解決に一步一步前進していきたい。

本日の会議は28年度のパイロット事業の報告と、来年度のパイロット事業の検討が議論されると思われる。委員の皆様は積極的、忌憚のないご意見をお願いしたい。

・流通経済大学 矢野座長挨拶

例えば宅配便事業の再配達の問題などが報道され、物流事業の実態がだんだん一般の方にも知れ渡るようになってきた。皆で効率化を考えていく、問題を解決していく、という

意識が少しずつ浸透してきたと考えている。こういったことから、この検討会が重要だと考えている。

○議題1. 第5回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会及び第4回トラック運送業の生産性向上協議会の概要について(報告)
関東運輸局自動車交通部貨物課より《資料1》について説明

○議題2. パイロット事業について
物流ジャーナリスト森田氏より資料《資料2-1》《資料2-2》について説明

・矢野座長
説明のパイロット事業の報告書は、広く一般に公開されるのでしょうか。

・関東運輸局 高山代理
パイロット事業につきましては、28年度29年度の全国のそれぞれの好事例集という形でまとめる予定であります。固有名詞については、事業者の意向により外す事にしております。公開の方法についての詳細は掴んでおりません。

・矢野座長
表に出すとなるとある程度具現化することが必要なのですが、細かく書かれている。いろいろな条件が書かれているので、表に出すのであれば一般化する方がいいのかと思いますが、その辺の兼ね合いをお聞かせ願いたい。

・森田氏
この内容については、荷主も事業者もOKしています。

・矢野座長
荷主事業者がOKしていることは一番重要なことですが、表にこれだけ出されて皆が見て納得するには、あまりにも細かい条件があると分かりづらいと思います。ですからどのような形で出すのかと気になりました。まだ出し方が決まっていないとの事でしたらこれから決めれば良いかと思えます。

本来、パイロット事業はいろいろ問題があって、いろいろ現状分析を行って、そこに課題があってそこに施策を実施し、このような効果が出ました、というのが本来の流れと思いますが、今回は随分違うところがあります。

元々が結構良かったということもありますが、実際に細かく問題点を分析し、これからやれそうだとするところまで出したところ、この施策をしてこのような効果が出たとのことは出来ていない中途半端の形があります。

例えば結果として出した施策を実施すれば、これくらいの効果が出そうだと詳しく書く事はできないのでしょうか。今後こうしていく、で終わっているよりも何か考えられる事はあるのでしょうか。

・森田氏
施策の電子化に取り組んだ場合に、どの位短縮出来るかの予測でしょうか。それであれば荷主と事業者の方とで打ち合わせしてみます。

・矢野座長

やっていないので「こうなった」とは言えないが、「このような事が予想される」とは言えると思います。

最後に物流子会社の位置づけについて触れていますが、物流子会社が単なる物流事業者の委託窓口ではなく効率化している。これに対して荷主と事業者が主体的に関わってきた事が、いろいろな意味で効率化を図ってこられた一つの大きな背景にあるとの今回の流れのようですが、これについてご意見はあるでしょうか。

・(一社)茨城県トラック協会 小林委員

このパイロット事業につきまして、この会社のある幹部の方とお会いしまして独り言聞いたのですが、パイロット事業の指定を受けてテーブルに乗った事について、他の会社の各ポジションの人が「時間を減らしていこう」意識で関心を持った。現実的にはこれから減るのではないかとおっしゃっていました。

これからも我々も含めてですが、荷主さんのそれぞれのポジションの方が、時間を短くしようとする意識を持っていただきますといい方向に動いていくと思っております。

・矢野座長

報告書について私自身いくつか分からないところがありまして、8pのそれぞれの場所の待機時間、積み込み時間の分析のところ、「第2工場置場の車両による時間の差が大きい」というのは、積み込み時間の差異が大きいではないでしょうか。また、9pの5行目からのところですが、女方置場は平均して待機時間が長くとの記載はいいが、石塚置き場も長い時間待機していると記載されている。女方置場の積み込み作業の記載もあるのですが以外と短いところもあり整合性を事務局でチェックしていただきたい。

非常に細かい条件があり、状況があるのでそれについて平均がどうかというところからそれだけではなくて、ドライバーの実態をいろいろ分析してそれぞれの事情を突破できる問題があるのでは、とのストーリーについては、これはこれでよろしいかと思います。そこから結果として最後の9pにうまく流れればいい。もちろんチェックリストにのるのもいいのですが、他にもあっていいかなと思います。やってはいないけれど、このような可能性あるというのもあっていいかなと個人的には思います。今日来ていらっしゃる方で、この様な事が考えられるのではとか、方法取り組みなどどうでしょうか。

・高山代理

小林委員から情報がありました、「現場では時間短縮の意識が高まった」との流れの情報がありました。今回の取り組みにつきまして、荷主元請け会社、協力会社において定期的な情報交換や意見交換会の開催があるかと思えます。そういった取り組みが充実されて進んでいるかと思えます。

・矢野座長

その意味では最後11ページに「決定的な転機は事業者も出資した物流子会社の設立」のところがあります。その中で下にいくつかのアスタリスクがある中で、「荷主の営業窓口→工場の物流部門(物流子会社)→事業者も加わり現場で様々な工夫ができるようになった」とありますが、何か定期的とか少なくとも意見交換場があるというのが重要と思えます、そういったことはあるのでしょうか。

・森田氏

これについては、協力会社全社が定期的に会合を持っています。ただし、これまでの内

容を見ますと安全対策とかが主な議題であって、労働時間をどうするかについてはあまり議題に載っていません。ここでいう様々な工夫ができるようになったというのは、事業者が物流子会社に30パーセント出資して、事業者と荷主の方でそのような事ができるようになったということです。

・矢野座長

逆に言うと、そのような事も含めて定期的に会合を持つ事がやり方としてあるのではと思います。急に振って申し訳ありませんが、カスミ本体、が改善活動をしているのを見学させていただいたことがあるのですが、参考になることはないでしょうか。

・株式会社カスミ 市毛委員

今回のパイロット事業は、工場のレイアウトであったり作業導線であったりとか搬入導線であったりとか、私自信がそのような細かなところ現場を見ていないので状況が浮かんでこない。いろいろな取り組みをしてきたことは分かるのですが、場合によってはクレーン車が使えないことがあるとの記載もあり、そのような時に職場環境を良くするために、事業者側が運用であったり、待機時間を把握したりすることが重要に思う。カスミの場合もスーパーで物流波動が多い中、待機時間を短くするために納品時間の変更や、事業者とベンダー側と話をするなど、取り組みをしてきた。

卸さん、物流事業者さん定期的な会合については、特に荷物が集中する時など事前調整の話し合いは頻繁に行っている。配送会社の責任者が出席し、待たされた事例や現状の報告具体的な例は意見を聞いて、出来るものはすぐに対応している。

・(株) ケーズホールディングス 小川委員

会合は定期的に行っています。他にも全国に物流ロジ担当者がおり現場に行って、改善を評価したりしています。

・(株) 日立パワーソリューションズ 石田委員

定期的に協力会社さんの方と会議打ち合わせ行いまして、作業に関しての問題点等の話し合いや、今後の日立パワーとしての方向性の打ち合わせをおこなっております。

・ハナワ物流(株) 埴委員

資料を見て分からないところがあるため教えてほしい。P8のパイロット事業実証実験のサンプルがあるが、ここの待機時間平均は1運行に対して35分が待機時間平均とのことなのでしょうか。

・森田氏

サンプル数が195ありますのでこれの平均となります。よって1日の待機となります。

・埴委員

そうすると、この会社の平均は30分で長距離運行がないとすると、月15~20回積み込みがあり10時間近く待機時間がでていると思うのですが。最初の月平均2時間33分と数字が合わないのでは。

・森田氏

出発時点最初の数字は、今回パイロット事業に参加している事業者のだけの数字です。今回は全協力会社と傭車を含めた数字です。

・ 埴委員

そうすると、協力してくれたA社の時間は短いけれども、他の6社は長いところもあるとの事なのでしょうか

・ 森田氏

全体的にはその様な事になるのですが、長い時間で55分あるのですが実はゼロにするのは簡単です。待機時間は工場に入った時間と積み込みが始まる時間であるので、工場に入らなければいい。つまり、工場の門の前の道路に停めて30分をつぶしてから入ってこいとドライバーに徹底すればいい。それを休憩時間とするか、工場に入ってから休憩時間とするか部分最適で何分短縮しましたと、今年度の実績として数字を作るは簡単ですがパイロット事業の趣旨には反してします。むしろドライバーに負担を課すことになる。事業者の方はこれを見ると分かると思いますが、そんな長距離がありませんから、帰り納品して工場に戻ってくる間に連続運転時間を見ればどこか一か所くらい休憩を取るくらいになり残った時間の休憩は差最後の方で取る形です。それを工場の門の前で取らせるか工場の中で取らせると言えば、パイロット事業の趣旨から言えば工場の中で休憩を取らせる方がドライバーの為になります。そのような事を考えますと待機時間が30分~55分ありますが、その時間を差し引けば物理的にはかなりベストな時間であると見ている。今回は全体最適でドライバーの労働時間を改善することを言えばそのような事になる。

・ 矢野座長

私も疑問でしたが、注釈を付けないと分からないと思います。表現細かいところは修正させていただきます。

○議題3. 今後の協議会の進め方について(スケジュール)

茨城運輸支局より資料《資料3》について説明

・ 矢野座長

来年度のパイロット事業をどのように進めていくか、対象集団をどの様に設定するかということですが、皆様方にご意見をいただきたい。今回のパイロット事業をそのまま進めていくのか新たに設定するのか。全国的には着荷主も入れていくことになろうかと思われるのですが、なかなか難しいとの事もあるようですので、その様な事も含めてご意見をいただきたい。

・ 全日本運輸産業労働組合茨城県連合会 松本委員

今日の報告を聞いて、事業者さんは幸せだなと思いました。220時間は理想的です。

人出不足などが問題視されている業種であります。今回労働組合側としてお願いをしていたのは着荷主を含めていただくことです。

今回は荷主さんの方なので問題がない設定でありました。この趣旨は、相互の理解が必要ということでもありますので宅配、路線などの現状などを説明させていただいて、目を向けていただきたいとは思っていました。

幸せに働けない社員の皆様もいるので、そちらの方にも目をむけていただいて、着荷主を含めてやっていただければと思います。

・ 日本労働組合総連合会茨城県連合会 高木委員

色々ご報告ありがとうございました。ここにおられる皆様は意識が高く会社に勤められ

ているのがわかります。ただ、不公平な取引環境というのは、実態としてかなりあるのではないかと思っており、働く者立場としては認識している。特に中小零細と下請け、孫請けは特に厳しい状況におかれていると思っております。

一つ例を申し上げますと、連合茨城では労働相談を設けておりましてその中に運輸、輸送関係が多くございます。その中の一つですけれども、あるトラックドライバーから相談がありました「うちの会社は酷いので何とかして欲しい」との事で、その会社に行きまして実態を聞きました。色々あった中で一つの例を言いますと、大手の会社がありその下に物流子会社があって仕事をもらっています。20名程度の会社でありそのような中で「積載オーバーを強要される」との事でした。10トン車に200~300キロ多く積載すること恒常的に行われているとの事でした。それは違法な話であるから、改善しなければならないことから経営者に話をしたところ、「実態を分かっていない。そんな事を言っていたら取引は即停止となる。頼める会社はいくらでもあると」言われてしまう。そこでドライバーが言ったのが、「首都高速で厳しい所があってそこを通ると捕まってしまう。湾岸線を通ると大丈夫。その事を認めて欲しい」とか、場合によっては「高速を通らずに下道を通りそこを抜ける事ができるので、その時間を会社に認めて欲しい」というような実態です。全てがそうだとは思いませんが、一つの事例をお話させていただきました。