

第9回茨城県地方協議会議事概要

【日 時】

平成30年3月15日(木)

【場 所】

ホテル テラス ザ ガーデン水戸

【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
(代理 労働企画担当課長 後藤 泰男)
岩間 伸博 茨城県中小企業団体中央会 専務理事
(代理 事務局長 新名 勝彦)
小川 喜賢 株式会社ケーズホールディングス 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
(代理 ロジスティック本部 物流部 物流戦略担当マネージャー
齋藤 雅之)
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 樫
村 稔)
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
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
河田 守弘 関東運輸局 局長
(代理 自動車交通部次長 小塚 正和)
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 沖原 由幸 株式会社富士通総研 プリンシパルコンサルタント
ト

【議事・質疑 等】

- ・ 関東運輸局自動車交通部 小塚次長挨拶

本日は年度末のお忙しい中、皆様にお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。協議会開催にあたりまして、一言御挨拶行いたいと思います。まず、政府の動きからですが、皆様ご承知のとおり少子高齢化が進んでおりまして、全産業において人材不足が課題となっており、トラック運送業においても同様ですが、このような状況の中、政府全体で働き方改革を重点課題として、昨年八月に事業者運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議においてとりまとめられました「直ちに取り組むべき施策」に基づいて施策を推進して今年の2月に第3回の会議が開催され、取組の進捗状況が報告されたところでございます。また、働き方改革実現会議においても、働き方改革実行計画が決定されまして、長時間労働を改善するために生産性の向上や適正取引の推進、又は人材の確保を図ることは早急務となっているところであります。関東運輸局としましては、これらの課題を解決するために各都県の労働局、関東経済産業局及び公正取引委員会といった関係各所と連携をいたしまして、運送委託者に対する協力要請の文書を発出する予定となっております。要請文の内容につきましては、後ほど担当者の方から御説明させていただきたいと思っております。関東運輸局管内の各協議会におきましては、昨年今年と2か年に渡って各地域でパイロット事業が行われておりまして、各協議会で実施されました事業の結果報告をしていただくこととなっております。本協議会におかれましては、後ほど富士通総研様から説明していただくこととなっております。荷主、運送事業者、関係者と協議を進めて労働時間改善に努めていただきたいと思いますと思っておりますので、忌憚のない意見を賜りまして、今後の取組に生かしてまいりたいと思っております。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

○議題1. 茨城県パイロット事業の実証実験結果について

茨城労働局より《資料1》について、株式会社富士通総研 プリンシパルコンサルタント 沖原氏より《資料1-2》について説明

・流通経済大学 矢野教授

もう一度確認させていただきたいのですが、実証実験を行い、実証実験に対するアンケート、インタビューはいいのですが、それ以降、運賃だとか給与の話がでてきますよね。これはどう扱われるのですか。ガイドラインでこの辺を議論するのですか。それから、個別企業をこういうかたちで出して大丈夫ですか。

・関東運輸局自動車交通部貨物課 尾林課長

来年度作成するガイドラインに、アンケートの関係はのせることはないと認識しています。荷待時間や作業時間の短縮についてガイドラインに反映されてきます。

・矢野教授

そこは明確にしておいていただきたいし、「ある企業がこうおっしゃった」というのが表に出てくるのは非常にまずいと思います。企業側はこういうかたちで表に出る

ことを了解済みなのでしょうか。

・ 沖原氏

今日の協議会の資料については、事前に検討会の中で「この資料を出す」ということを説明しています。ですから、発言や実名等を含めて、表に出ることは了解をいただいています。また、他県の方についても、匿名で紹介することについて、了解をいただいています。しかし、ガイドラインの整理については、今回参考として紹介しただけなので、対象外なのかなと私は認識していました。

・ 事務局

補足させていただきます。アンケートにつきましては、独自の、プラスアルファの取組と言うことで、特別に行っていただいたものになります。LIXIL物流と関商運輸については名前を公表しても良いと伺っていますが、この資料全部をHPに掲載することになると思うので、今一度、こういうかたちで公表するが大丈夫か確認した上で、掲載したいと思います。

・ 矢野教授

分かりました。すみません、私の疑問を最初に申し上げてしまったのですが、今回、パイロット事業として待時間及び作業時間の短縮を図ったのですが、このパイロット事業について、何か御意見とか御質問はありますでしょうか。

・ 茨城流通サービス株式会社 小倉氏

質問させていただきます。資料の7ページで生産の平準化について触れていますが、今回の待ち時間の削減に当たって、平準化の影響はどれくらいあったのでしょうか。

・ 沖原氏

今回、改善策ごとの評価については行っていません。ただし、資料の右側の表を見ていただきますと、9時から10時、10時から11時、セット数でそれぞれ20ずつ割付があります。今、LIXIL物流側では一社あたり10となるので、時から10時で2社、10時から11時で2社、合計4社分が割り当てられるということになります。ですから4社分が従来の11時の前の時間帯に前にスライド、平準化できたという結果に終わっています。

・ 株式会社カスミ 齋藤氏

評価の質問なのですが、資料の4ページ、5ページのフレキシブル配車を行うことで、逆に車両をうまく使えないことがあるのではないのでしょうか。

・ 沖原氏

上手くいくのは、私も正直難しいなと思いました。車種の大きさ、ドライバーのスキルなど、上手くスイッチをするためのマッチング要件は難しいです。また、合えばスイッチはできませんが、スイッチをすることにより弊害が出てくる可能性もあります。例えば、連続で遠出をさせられる人の出てしまい負担がかかってしまうことがあるので、そこについては注意を払う必要があります。正直今回そこまで考えられていなかったのも、切り替えられた先の人の身体的負担はどうするのか、このことについては今後も考えていきたいと思いますということで関商運輸に同意をいただいています。

・矢野教授

ちょっとお聞きしたいのですが、今回完全内製化ができなかったのも作業自体が減らないということになったのですが、これ一部は内製化できたのですよね。ドライバーがやっていたことを一部内製化したため、作業はどれくらい減ったというデータは出せないですか。

・沖原氏

まず実験期間中のデータではできません。一部内製化を始める前のデータがあるかをLIXIL物流に確認し、データがあり、いただくことが出来れば現在のデータと比較して作業がどれくらい減ったかを出すことは可能です。

・矢野教授

はい。データの出し方もあるのですが、読み方を間違えて「内製化は効果がないのでは」と読まれても困るので、もしデータがあれば、推定といったかたちで出すことも考えた方がいいと思います。

それともう一点、生産を巻き込むことも重要だと思いますし、LIXIL物流にはインタビューを実施されているのですが、LIXILの生産部に対しては何か評価を実施されているのですか。

・沖原氏

まずインタビューについては、一方に対して行っていますが、実際の打ち合わせの際にはLIXILの生産部の方にも同席していただいております、対応についてもその打ち合わせで決定しています。

○議題2. 第8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7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）
関東運輸局より《資料2》について説明

○今後の協議会進め方（スケジュール）について
関東運輸局より《資料3》について説明

・矢野教授

はい。これからガイドラインを作成し、普及定着を計っていくのですが、この普及定着は各県が独自に進めるのですか、それとも中央の指示の下、行うのでしょうか。

・関東運輸局

普及については各地方協議会、都県で工夫検討していただければと思います。

4. その他

関東運輸局より参考資料「トラック運送事業者との適正取引及び労働時間のルールへの御理解と御協力のお願ひ」についての説明。