

第2回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県協議会 議事録

1. 日 時

平成27年12月24日(木) 14:00~16:00

2. 場 所

埼玉県トラック総合会館 5階中会議室
(埼玉県さいたま市大宮区北袋町1-299-3)

3. 出席者

古井 恒	流通経済大学 流通情報学部 教授
福島 亨	一般社団法人埼玉県商工会議所連合会 専務理事
根岸 茂文(御欠席)	一般社団法人埼玉県経営者協会 専務理事
永田 勝	レンゴー株式会社 物流部長
渋谷 富義	株式会社トッパンコミュニケーションプロダクツ 取締役
川鍋 陽一	埼玉県倉庫協会 副会長
(代理 泉様)	
牧野 智一	埼玉県交通運輸産業労働組合協議会 議長
鳥居 伸雄	一般社団法人埼玉県トラック協会 会長
小宮 俊光	一般社団法人埼玉県トラック協会 副会長
長窪 信也	株式会社信和運輸 代表取締役
石川 繁	石川産業株式会社 代表取締役
尾野 嘉昭	カネオ興運株式会社 代表取締役
田畑 一雄	厚生労働省埼玉労働局長
坂田 善廣	厚生労働省埼玉労働局労働基準部長
濱 勝俊	国土交通省関東運輸局長
(代理 山本自動車交通部長)	
田島 克彦	国土交通省関東運輸局埼玉運輸支局長

4. 開催挨拶

開催の挨拶(事務局)

省略

(田畑埼玉労働局長)

埼玉労働局長の田畑でございます。只今ご紹介いただきました様に、本年の10月阿部の後任として参りましたこの協議会初めての参加となりますが、どうかよろしく願い申し上げます。年の瀬が迫る慌ただしい中、座長の古井先生を始めとし、各委員の皆様におか

れましては、本日の協議会ご出席いただき、私からも感謝を申し上げます。この地方協議会設置した背景の一つであります、労働基準法の改正案は残念ながら、最近の通常国会では審議未了ということで、継続審議となっております。来年開かれる通常国会での審議を待っている状況でございますけれども、その改正内容は長時間労働の抑制と労働者の健康確保の強化、それから対応で柔軟な働き方の実現と様々な話題を含んでいるものがございます。特に近々の課題となっております長時間労働の削減につきましては、法律の改正を待たず、できることからしっかりと取り組んで行こうということで、頑張っているところでございます。この協議会の議題になっております陸上貨物運送分野、取り分けトラックを運転される方々の長時間労働については、非常に大きな問題ということで、皆様方一生懸命に取り組んでいただいている状況であろうと思っておりますけれども、残念ながら長時間労働削減の取組み準備についたばかりの所もあろうかと思えます。また、事故・労災につきましても、荷物の積卸し作業時の転落死亡災害を始めとして、労災が減らない状況でございます。11月末時点の休業災害は昨年に比べて約5%の増加とということで、そういった労働災害の防止も大きな課題となっております。私ども長時間労働の抑制、安全な職場環境整備を進めていくつもりでありますけれども、そういった働きやすい環境の整備、今トラックの業界は従業員不足、運転者の不足ということで、企業の皆様方は大変ご苦労されているかと思われましても、そういった問題の解決する上でも職場環境の改善が重要なテーマであると考えております。本日、トラック運送の事業者と荷主の事業場が協力して、荷積み等の手待ち時間の短縮に取り組む先駆的な事例として、荷主委員の一人であるレンゴー株式会社の永田物流部長にご発表いただくことにしておりますけれども、そういった先駆的な取組みも含めまして、この協議会の場で色んな情報を共有し、トラック運転者の労働環境改善に向けて、皆様のお知恵をいただき、できる限りの事を一步一步進めたいと思っておりますので、是非委員の皆様の活発なご議論をお願い致します。

(山本自動車交通部長)

只今ご紹介いただきました関東運輸局山本でございます。本日は関東運輸局長の濱の代理で参りました。どうぞよろしくお願い致します。委員の皆様、関係者の皆様におかれましては師走の大変ご多忙の中、この会議にご出席いただき誠にありがとうございます。今日の会議の趣旨と方向性については、先程田畑局長から話しがございましたので、私からは1点だけ述べさせていただきますと思います。この会議のタイトルにありますとおりトラック輸送の取引の環境や労働時間改善していくということでございます。トラック事業者側のメリットを追求するようにみえるが、我々としましては、トラック事業者だけではなく荷主サイドの皆様にもメリットを感じていただけるような取り組みをしていきたいとこの協議会を通じてと思っております。今、官邸が中心となってサービス産業の生産性向上という取り組みをしております。サービス産業の代表例の一つとして、トラック運送があげられてございます。生産性向上というのは、現在、色々な分野で人手不足と叫ばれてお

ります。人口をいきなり増やすことには参りませんので、時間単位当たりでの生産性を上げるといふことで、日本経済の成長のボトルネックにならないようにといふことでございます。ドライバー不足が叫ばれていて、トラックが足りないという状況が荷主サイドからございますけれども、こういった輸送の効率化を進めていく中で、トラック不足を解消していく。そういった形で荷主サイドの皆様にもメリットが生じるのではないかと考えております。トラック事業者だけではなく荷主サイドにもメリットが感じられるような取り組みをしていこうと行政の方は考えておりますので、本日の協議会よろしく申し上げます。

(鳥居埼玉県トラック協会長)

大変皆様、私どもの会館に来ていただきましてありがとうございます。今のお二方の色々なお話の中で、我々のトラック業界は時間が長いといふことで、昔から考えると長い作業という部分では申し訳ないと思っております。しかしながら、一人のドライバーがどれだけの荷物を運び、また、それに対しての対価の料金はどうかといふところから始まっていくのかと、私どもは思っております。今、人手不足の中でトラックの数がだんだんと減ってきている。運転者いないという中で、自分たちの荷物をこなす中で、本来ならば終わっている仕事ももう一回戦いかなければいけないという部分もだいぶ出てきているわけですね。この間の第一回の会議の間に、色々な方に意見をお聞きしたところ、まずはドライバーがいないという所で、長時間労働になってしまっていることが、まずは大きいのかなと思っております。また、荷主様の所の手待ち時間に対しても、多くの方々がお悩みを抱えている。また、本当に正しい料金ももらっているのかどうか、この辺のところは個々の会社の問題かも知れませんが、その中でドライバーが不足する部分で、値段が徐々に上がってきていることは確かだと思います。この年末にきまして、だいぶ車両も動いておりますけれども、年々車両が動いている数が少ない気がしております。その辺の所を管理しながら、また、悪い荷主さんは我々に対して無理な注文をしていくと。本来ならば、我々の大型トラックは、高速道路でも80・90kmしか出ない。その中で、120kmを出さなければ間に合わない様な時間を指定してくる。こういう所は、我々としても何とかしなくては行けないと思っておりますが、我々だけの力ではどうしようもできない。その中でも、今、下請法もだいぶ見直されておりますけれども、常にこの辺のところも公取の方々も協力して、無理難題という部分については、我々はやりたくないし、また、やらざるを得ないといふところも出てくる訳でございます。その辺も含めながら、この協議会が良い協議会になると思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

(古井座長)

こんにちは。流通経済大学の古井でございます。今日は第二回の協議会といふことで、色々皆様から忌憚のないご意見をいただきたいと思っております。考えてみますと、この協議会の目指している所といふのは、おそらくトラック事業者さんと荷主さんとの関係。ただ

し、荷主さんも実際に発荷主さんの立場と受け側の荷主さんの立場ではだいぶ違うし、トラック事業者さんがどの辺で問題を抱えているのか。先程、山本部長の方からもお話がありましたけれども、そういう意味ではトラック事業者さん、荷主さんとはいっても、荷主さんの中も発側の荷主さんなのか、着側の荷主さんなのか、ということで、トラック事業者さんとの関係あるいは積み込みとか手待ちとかの時間が変わってくる。どの辺をどうやったら風通しのいいお話になってくるのかという辺りで、忌憚のないご意見をいただきながら、次回につなぐという形で進めていきたいと思います。よろしくお願いいいたします。

5. 資料説明

資料1の説明（埼玉労働局）

事務局説明省略

委員の追加

（渋谷委員）

みなさんこんにちは。荷主の立場で参加させていただくことになりましたトッパンコミュニケーションプロダクツの取締役の渋谷と申します。まずは、事業所を簡単に説明します。埼玉県新座市野火止に事業所がございます。その事業所の中には、3つの会社があります。みんな凸版ですけども。その3つの事業所はそれぞれ証券関係とか、宝くじとかクレジットカードを作っている工場。もう一つは、証印関係といいまして、カタログとかパンフレットとかカレンダーとか印刷と加工も行ってやっております。もう一つは、エレクトロニクスでして、フォトマスク関係の製品を作っていると、その3つが合わさった工場群になっておりまして、その安全とか防災関係の責任者が私になっております。私どもも、今回の労働時間改善の協議会というのと似たような事で、当然、会社の中で通常の生産における生産性を上げて、当然、労働時間というのが36協定はありますけれども、当然遵守しなければいけないというところで、そんな取り組みをしている工場群になっております。その観点で、安全が最優先ということで、会社の方針にもあるように、今回のトラック輸送関係でも労働条件を荷主の立場から良い案があれば私達も出したいし、そうすると私達の生産性も当然上がってくると思いますので、とにかく安全・健康が第一ですので、そういう観点で今回から参加させていただきますので、是非よろしくお願いいいたします。

6. 資料説明

資料2及び資料3の説明（埼玉運輸支局）

省略

（古井座長）

どうもありがとうございました。中央での第二回目それと、関東エリアの第一回目の統括というようなご報告をいただきました。中央での2回目のカスミさんについては、食品スーパーという業態ということもあって、取扱の品目も多いし、ボリュームも多いし、お店

の数も多い、という特種なのかどうか分かりませんが、そういう条件でということが前提になるかと思えます。それから関東各都県の方につきましても、最後に主な意見等ということでまとめていただいておりますが、ケースバイケースということがかなり出てこようかと思えますが、以上の事に関しまして何かご意見とかご感想とかございましたら、お願い致します。

(鳥居委員)

カスミさんは我々の業者また仕入れ業者を巻き込んで、みんなで協力しながら労働時間等の問題を解決していこうと意識の表れでやられていると思えます。しかしながら、こういう荷主さんだけではないので、我々にとってはただ値引きをする荷主さん、また、時間など関係ないなどの荷主さんがこの様な場に出てきていただければ、こういうことで苦労しているなどの話ができるが、こういう優良企業の方々が出てきて、協力をしていることはありがたいが、理解していただけない荷主さんが出てきて、最悪な作業現場等も多いので、そういう荷主さんを我々が指定すると契約が切られてしまうなどの問題もあるため、行政側からそういった荷主さんを洗い出してもらいたいなと思っております。

(古井座長)

優良な荷主さんだけではなく、手強い荷主さんかと思えますが。トラック事業者さんが単独で歯向かいづらいという話しかと思えます。

7. 資料説明

資料4 (永田委員)

只今ご紹介頂きましたレンゴー株式会社の永田と申します。この度、ご縁ありましてトラック輸送における取引環境・労働時間改善埼玉県地方協議会に参加させて頂き誠にありがとうございます。運送事業者のドライバーの労働時間等については、コンプライアンス遵守の観点から、とても大切な項目と理解しております。また、昨今ドライバーの不足問題が発生しており、物流を担当している我々にとっても心配な問題です。基本的にはドライバーの労働時間等の管理は実質、運送事業者が行うものですが、我々荷主企業や元請け運送事業者も一緒になって改善に取り組むべきと考えております。取組みについての発表の前にレンゴー株式会社の紹介をさせて頂きます。創業は1909年の明治42年で、今年で106年目になりました。主力の段ボールを始めとする総合パッケージングメーカーとして全国展開並びに海外の輸出も手がけています。世間で言う段ボールというのは、弊社が創業者が名付けた物であります。私の所属は埼玉県八潮市にあるレンゴー八潮工場です。1964年の昭和39年、東京オリンピックの年に生産を開始し、今年で51年目となりました。八潮工業は日本で最大生産量の板紙工場です。シートや箱を形成する前の元となる紙を作っている工場です。箱の表面のツルツルした紙をライナーと言い、切り裂いた時、

中に波々になった紙を中心（ナカシン）と言います。我々はそれを段ボール原紙と言っており、紙の種別は板紙と呼ばれています。形状は円筒形のロール紙になっていて、1本の重さは数百キロから大きい物は2トンを超える物もあります。年間約85万トンの生産及び出荷をしています。月平均7万トンの生産出荷となり、工場には平日1日当たり出荷及び倉庫入れ関係で約3百台。原料・燃料・薬品・資材関係で約3百台の合わせて6百台の大型車両の出入りをしています。ということで、日頃より運送事業者の皆様には大変お世話になっています。出荷先のテリトリーとしては、北は北海道・東北方面、西は東海・中部・北陸・関西方面まで運んでいます。全体の65%程が関東地方で、特に埼玉県内のユーザー配達が約25%を占めています。ちなみに、埼玉県が全国で一番段ボールを生産しています。八潮工場はエンドユーザーがひしめくど真ん中に位置する有利性を兼ね備えた工場と言えます。紹介については、このあたりで終わらせて頂きます。次に本題の取組みをご説明致します。先程、ご紹介でもお話ししましたが、八潮工場に出入りしている大型車両の延べ台数が多いので、これまでも色々と運送事業者の皆様にご苦勞をお掛けしたと思っています。そこで、工場操業において物流がネックにならぬ様もっと効率化できないか私達は考え、二つの取組を計画・実施しようと考えました。一つ目はこれまで6箇所あった外部倉庫を1箇所に集約し、運送事業者の積み込みのための移動時間の負担を下げる。また、1箇所で積めるので作業効率もアップするとしました。二つ目はトラック積込順番管理システムの開発・導入です。システム化により、少しでも早く、正確に出荷でき、運送事業者・ドライバーの負荷・負担を下げられる様にしたいと思ったものです。スクリーンにありますイラストの倉庫が今年の9月より利用開始した弊社グループ専用の物流倉庫であります。八潮工場から北へ2.3キロに位置し、工場と新工場間はトラックでも片道20分の使用時間です。倉庫面積は約7500坪の3階建ての倉庫となっています。垂直搬送機6基。エレベーターは1基有り、出荷バースは22本。24時間入出庫対応可能倉庫として稼働しています。それでは八潮工場並びに新倉庫構内トラック管理システムについてご説明致します。以前に社内設備用に使用したパワーポイント資料に沿って説明致します。catmotion（キャットモーション）と書いてありますけども、これはシステムの俗称です。開発に携わってもらった弊社情報システム部の女性社員に命名してもらいました。トラックを猫に例えて八潮工場内や外部倉庫を動き回る様子をイメージして、catmotionにしたものです。なお、catmotionの導入・運用開始は2011年12月より行っています。次にcatmotionを導入した経緯についてご説明します。レンゴー八潮工場は、年々生産量・出荷量が増え、工場内を出入りする古紙原料や燃料、薬品、資材の納入トラックと合わせて、出荷のためのトラック台数も増えました。そこで、これまでアナログ的に管理していた積込順番制度をシステム化する必要があると判断したものです。以前ドライバーは積み込み場より離れて待機していると、ホーム状況が分からないので、トラックが積込場周辺に集結してしまい、構内の混雑を発生させていました。そのため、交通整理をするための人と手間が掛かっていました。導入前においても、トラックの積込順番制は行っていまし

たが、単純に配車窓口で積込票と番号札を渡すのみで、待機や移動、ホーム付けの判断はドライバー任せでした。不慣れなドライバーは自分の積込順番が来ているかよく分からず、無駄にホームを開けてしまったり、まだ順番的に後のドライバーが先にホームに入ってしまったりして、非効率差が出たり、公平差が出たりしていました。ドライバー任せであったため、配車係は積込進捗状況が分からず、確認する時はいちいち電話するか、現場まで行かねばなりませんでした。リフトマンもどのトラックが次に積む順番なのか、また、明細も分からないので、事前に荷を用意することもできませんでした。以上の理由で新たなトラック積込順番システムが必要と判断しました。そこで導入前の課題と対応方針を掲げました。導入前の課題ニーズとして、構内の混雑を解消できないか。交通整理に係る人手と手間を係らない様にできないか。積込待ち状況の把握が容易にできないか。出荷効率の向上が図れないかが上がりました。その対応方針としまして、トラック構内進入タイミングのコントロールを行う様にする。トラック待ち状況の管理・共有を関係者全員で行える様にする。混雑状況を加味した最適な巡回ルートの提示をできる様にする。リフトマンによる、事前ピッキングをできる様にしようと思いました。次に対応方針に基づくシステムの設計を考えました。設計については、積込場毎に待機・積込み中などトラック待ち状況を表示し、全体で共有できるものを作る。積込場の空き状況に応じて、自動でトラックを呼び出すことをメールでできないかを考える。最適ルートをシステムが提示してあげられる様にする。トラックの待機順に積込み内容を検索可能にできる様にすると思いました。Catmotion の概要は、配車窓口・ドライバー控え室・各積込場に置いてあるモニター・端末でドライバーはもちろん、配車係・製品係・地元の主要運送会社・構内作業請負業者が積込み・待機状況が把握・確認することができます。各ドライバーにドライバーカード（RFID）を持ってもらい、受付時や積込み開始時・積込み終了時にそのカードで読み取り機にタッチしてもらうだけの作業です。電車やバスで使われているICカード（SuicaやPASMO）の使い方です。元々の発想は、病院での受診のための順番待ちや薬の受取に番号掲示板で呼び出しを掛けていたのにヒントを得たのと、高速道路のサービスエリアの飲食店が順番待ちのお客を呼び出すために音が出たり振動する受信機を渡しているのを見て、似たようなものを作ろうと考えました。2015年5月より新たに八潮流通センターの利用が開始されましたが、catmotion も八潮流通センターを超えたものにリニューアルされました。次に新たな catmotion システム開発のコンセプトについてご説明します。出荷業務の考え方として、レンゴー八潮工場構内については、先程内でご説明致しましたので、割愛させていただきます。新たに加わった八潮流通センターに関しての背景としましては、3階建ての大規模倉庫であるということと、他工場品を含むグループ共通の置場であること。さらに、多数の人員・複数の昇降機を要しているということです。重点項目としましては、より正確な製品用途管理が必要である。いかに事前段取りができるか。いかに情報共有と連携ができるか。が鍵になるかと考えました。以上のことを踏まえ、八潮流通センターを加えて、今後さらに積極的に物流を回していくため、積込み準備に関する

情報の共有促進、管理管制、正確な製品用途管理を新しいコンセプトとして、今後段階的にシステム開発を行うこととなりました。次に catmotion で既の実現している機能のご紹介をしています。ステップ1での領域では、明細管理と順序管理が既にできています。明細管理としては、レンゴオンラインシステムと連携させ、積込票の明細を始め、届け先や届け時間その他データを落とし込むことができています。順序管理としては、当日、地場届出便。翌日、地方届出便。翌日、地場届出便。そして緊急便である特番を番号分けし、管理することができております。もう少し大きい画面サンプルを見ていただきます。横軸に各種込場を配置しております。左側には工場内の各出荷口、右側が八潮流通センターです。縦軸には積込み中・呼出し中・構内待機・構外待機。構外というのは地元の主要運送会社の駐車場です。の状況を配置してあります。画面の整理番号をクリックすると届け先・積込み明細・運送会社・トラックナンバー等色々な情報が見られる様になっています。積込場所や積込順番も変更できますので、急ぎの配達トラックを優先させることも可能です。次にドライバーの入場受付から出発までの動きを説明します。まず受付。ドライバーは受付でドライバーカードを提示し catmotion に整理ナンバーの発番、積込票との紐付け作業をしてもらいます。次に構外待機。積込みまで順番待ちがある場合は、地元主要運送会社の駐車場で一旦待機します。次に構内待機。構内の指定待機場の空き状況に応じてシステムによって、呼び出しが掛ります。モニターでの確認かメールによる呼び出しがなされません。メール呼び出しは事前に任意でメールアドレス登録されている方のみですが、便利で親切との評判なので常用で入っているドライバーは大半の方が登録されています。次に呼出し中。ホームの空き状況に応じて、システムにより呼び出しがかかります。こちらの同じくモニターでの確認かメールによる呼び出しがなされます。そして積込み作業。ホーム近くにある端末で入出時の実績の登録をドライバー自身で行ってもらいます。先程申しました様にドライバーカードを読み取り機にタッチしてもらいます。積込み作業は、管理端末によるバーコード処理の出荷を行ってもらいます。なお、積込みが複数ある場合は、構内待機から積込み作業までの繰り返しになります。最後は出荷伝票発行。最寄りのオンライン端末で出荷伝票を発行してもらい、中身をよく確認して客先に向けて出発となります。以上がドライバーの動きの流れの説明です。次にこれまでの catmotion による効果と実績を紹介します。構内の混雑が緩和された。トラックによる構内の混雑が緩和されました。待ち状況の積込み順番が分かりやすくなったので、ドライバーは安心して休憩室で待つことができるようになりました。特に地方便のドライバーは休憩室で仮眠が取れるので、ありがたいと好評な意見をいただいています。延着や納入時間遅れが減少しました。配車係が急いでいるトラックの順番変更等調整を入れるようになりました。各種込場の混雑状況が分かるので、空いている所から積む指示が出しやすくなりました。また、限られた積込場に待機台数が多い時、比較的待機台数が少ない所からリフトマンの応援要請を掛けることが素早くなりました。以前、月曜日から木曜日の平日の出荷終了は21時から22時過ぎでしたが、導入後は改善され、今では工場構内で19時台の終了。八潮流通センター

でも20時台の終了ができております。およそ1時間半から2時間の総業時間短縮がされています。続いてステップ2。およそ半年ほど掛けて実現予定の機能。その1についてご説明します。八潮流通センターでさらに情報共有並びに感性を高めるために新しくシステム開発を行います。事務所側でのピッキング業務の管理・管制と、倉庫現場フロアでの大型液晶画面やリフト車、車載端末などを使ってのピッキング計画や状況の共有、ピッキング実績の登録を行う予定です。駅や空港で色々な情報が見られる大型掲示板がありますが、似た様なイメージで、リフトマンや荷役に関わる方に情報が見やすく、分かりやすい物にしたいと思います。なお、画面で出ているものはあくまでイメージで、確定されたものではありません。また、車載端末を装備してリフトに乗ったままでも、ロケーション場所情報が的確に分かる様にしたいと考えています。こちらについても、画面に出ているものはあくまでイメージで確定されたものではありません。続いてステップ2.5。およそ半年以内で実現させる機能その2についてご説明します。払い出し最適化を鑑みて、先入れ先出し、作業性を意識した番地管理が出来ないかを考えます。現在は予めこの番地にはどの銘柄を置くかと決めて荷役作業を行っており、特に出荷作業には大きな支障は出ておりません。ただし、現在は人間系で管理していますので、確実にシステム上の番地管理ができないかを考えたものです。具格的には車載端末を利用してリフトマンによる現場での入庫データの入力、番地管理を行おうと考えています。あくまでここで言うステップ2.5とは、手動操作による番地管理までです。複雑な操作にしてしまうとリフトマンに負担が掛かり荷役作業に悪い影響が出るかも知れませんので、最低限の入力操作にしなければなりません。荷役作業者の能力・技能が求められますので、今後の課題と思われます。続いてステップ3。近い将来に実現させたい機能についてご説明します。ここでは、近い将来番地管理をリフトマンによる手動入力ではなく、何かしらの方法で自動的に番地管理が出来ないか、さらには現品の自動認識ができないかを考えるものです。それには無線LAN技術を応用した位置検知システムやRFIDによる製品自動認識を伴った開発が必要になるとおもわれます。ただし、このステップ3については、行うか行わないかはまだ決まっておきませんので話だけにしておきます。今後も、我々は八潮工場のフル生産に対応すべく、出荷効率向上を目標とした物流体制を作り上げてまいります。以上でレンゴー八潮工場、トラックシステムの説明を終わります。ご清聴ありがとうございました。

(古井座長)

永田委員ありがとうございました。今のご報告聞きまして、何かご感想等ありましたら、お願いします。

(小宮委員)

トラック協会副会長の小宮でございます。大変良い話を聞かせていただいてありがとうございます。ちょっと気になった所があったのですが、ステップ1の入場から出発ま

で、作業の短縮時間が1時間半から2時間短縮されたとのことですが、この catmotion を始める前は、入場から出庫伝票が発行されて出るまで現在は何時間くらいで2時間の短縮となったのか教えていただければ。

(永田委員)

総業の終わり時間の短縮ということで、1台あたりの時間とういことではないので、誤解されては困るのですけれども。おそらく当日の配達の数とか地方に行って運んでいただく車、また、地場で帰ってきて次の日も運ぶ夜積みの車、それぞれ時間の掛かり具合とかが違うので、一概に1台にどれだけとは言えないが。受付から積み込みまでの時間が多少変わりますけれども、積み込み自体は1台あたり20・30分で積み込みをしております。積み込んだら、各出荷場の近くに処理の端末が置いてあるので、ようは積み込みから出発までという意味では、今まででは90分くらい掛かっていたのが、1時間掛かるか掛からないか。地場の配達については特に急ぎなので、30分から40分と。そういう様な形で、先ほども言いました様に配達の色合いでちょっと時間の差が出ておりますけれども、その様な時間でやっております。

(小宮委員)

この会議の中で一番の話題・議題になっているのは、手待ち時間。実質的に積み時間は大型でも4トンでも、30分から1時間くらい。だいたいどこの荷主さんもやってくれるのですが、問題は入場してから積み込みを開始されるまでの時間と積み終わってから伝票が発行されるまでの時間というのは、これがどこのお客さんのところに行っても、時間が掛かるのが問題なのです。それが気になっていたところなので、どうなのかなと思ったのですけれど。当日便というのはどこの荷主さんも急ぐのですよね。入ってすぐ積んでくれるのです。問題は夕積みです。夕積みがお昼前後に入って、積み終わるのが6時から8時とかになってしまうと、一番問題があって、それが今の若者からすると一番トラックドライバーの不人気というか、やりたくない職業ワースト3に入っている原因かなと思っている。

(古井座長)

ありがとうございました。他にご質問等がありましたら、お願いしたいと思います。私から素人の質問で申し訳ないですが、製品を出荷する台数が、平日300台くらい。原材料・薬品関連が入ってくるのも300台くらいという話がありましたけれども、入ってきて原材料等を降ろしていった車は、製品を積むというローテーションになっていない。完全に分離されているのですか。

(永田委員)

基本的には分離しています。原料・燃料は別物で、製品配達するのはまた違うと。兼ねて

いる物もいくらかありますが、基本的には分業しております。

(古井座長)

どなたか他に意見ご質問等ありましたら、お願い致します。

(田畑委員)

非常に一生懸命な取組みをやっていただいているということで、創意工夫もしていただきまして。また、さらに色々な事でも取組みをいただくことで、すごいなと思います。八潮工場での取組み、それから八潮の倉庫。レンゴーさん全体として、会社として他の工場やセンターでも同じような取組みをされているのか。それとも、この catmotion というシステムそのものは、八潮に特化したシステムとして開発されているのか。もし分かる範囲で結構ですので、レンゴーさん全体としての取組みの状況はというところも教えていただければと思います。

(永田委員)

考え方としては、各事業所は同じと思っています。ただ、冒頭にもお話ししましたが、手前どもの事業所・工場はとてもボリュームが多いということで、普通のやり方だとさばききれないということで、システムは当社の我々の工場のみという形です。我々も自分たちの仕事、お客様のニーズに答えるのが一番ですけれども、何が大変かという、私の担当の部署でやっていますので、特に考えるのは、お客様も大事なのですけれども、運んでいただく運送業者さん、こちらを集めるのが一番大変だと長年思っておりまして、会社もそういう風な理解で、段々きています。運転手さん不足も本社も認識しまして、作ってなんぼ、売ってなんぼなのですけれども、特に私なんかは運んでなんぼだと言っておりまして、今後は運送業者のトラックが集まらない様だとどうしようもない。ということで、お金を払っても集まらないかもしれないよと、荷主の方が積極的に改善の何かしらの動きを出さないと絶対に受け入れられないという時期に来ています。ということをお話しながら何か出来る出来ないかと先程ご説明しましたが、こんなの当たり前だよというお考えの方もいますし、遅いとおっしゃられるかもしれませんが、我々からしたら何かできないか、システムとか倉庫の集約とかお金も使いますけれども、将来を見てリスクヘッジという形で考えて、今後もこれだけに終わらず色々やっていこうかなというふうに考えているところです。

(鳥居委員)

レンゴーさんの方々には我々のそういう面を考えていただいて、大変ありがたいと思います。レンゴーさんの姿勢は、我々が直面する問題を考えていただいていることに対して、レンゴーさんの周りの企業の方々にも、その辺の事を話していただいて、トラックがどれ

だけこれから少なくなっていくのか、それから人材不足で動かなくなっていくのかということ、どんどんアピールしていただければ、大変ありがたいなと思っております。

(福島委員)

1点お伺いしたいことがあるのですが、今月の3日にこの協議会の全国の労働側の委員が一斉に集まりまして、意見交換した中で出た問題なのですけれども、先程の関東の報告書の中で、荷主企業さんや大手の鉄鋼を扱っている会社なのですけれども、積込みの時間を指定して場内に入る様というふうに、だいぶ簡素化はされたいのですけれども、場内に入るまでの待機場所が無くて、近くの手コンビニの駐車場で待機をすると事例が多々あり、結局それも労働時間の延長になっているじゃないかと、意見が出たのですけれども、今聞きますと場外駐機場がありますと、八潮工場だけでなく、他の事業所の方でも場外駐機場みたいな所は存在しているのでしょうか。

(永田委員)

狭い様でそこそこある工場なのですけれども、4万坪ちょっとある。その他に不足なので、地元の運送業者様の駐車場2者あるのですけれども、そこでそこそこ台数が確保できます。それから、外部の新しい倉庫の方にも置きますので、手前どもとしては、近く付近の道路に止めるのは近隣の住民の皆様からの苦情もありますし、コンプライアンス的に良くないということで、今のところは、工場内と地元の運送事業者様の駐車場で待機していただいて、そこで事足りていると判断しております。

8. 資料説明

資料5の説明(埼玉労働局)

省略

(古井座長)

資料5に27年度の分として、物流環境改善セミナー取組事例紹介ということで、各地でやられ、近々ですと来年2月17日という形で開催されますが、こういった形の荷主企業と運送事業者の協力によるというような切り口からのセミナーあるいは他の形もあるのかもしませんが、埼玉県独自で何かこういう事を関連で考えられないかをご提案ございました。ここでいうセミナーの切り口としては、荷主企業と運送事業者のという切り口ではあります。例えばもっとドライバーさん寄りの話やアンケートについてはこの後、ぼちぼちと集計が出てくるかと思えます。それとの関連もあるのかと思えます。必ずしも荷主さんとトラック事業者さんがお一人ずつという形があっても構わないのかなと思えますけれども、いかがでしょうか。

(田島委員)

今、労働局さんの方から言われたというのは、理解としてはこの会議でこれから色々な好事例が出てくるのかなと思っておりませんが、そういった中でそれをトラック業界など広く知ってもらおう場所というのが必要なのかなという様な事を考えれば、こういったご説明いただいた様な内容的なものは、これから好事例を出していくんだと思います。それをこういったセミナー形式でもいいし、事例発表し周知していくことは必要なのかなと、そのやり方を今後考えていただければなというご提案というふうに理解しておりますけれども、そういった形で今後やっていただければいいのかなと思っています。この場で色々出ていい事例、こういうやり方があるよということが議論されても、それが広く事業者さんの方に知れ渡らなければ活用されることがないのかなというふうに思っておりますので、そういった形の広め方を検討していただければなと思っております。

(小宮委員)

物流改善セミナーってご紹介いただいたというのは、こういうのをやっておりますよというアナウンスですか。

(事務局)

こういうことをやっているというのを参考に、この埼玉県内でも皆様のご協力を得て、こういったセミナー的なものを少しでも業者、荷主さん、トラック事業者が協力して取り組んでいくという雰囲気をもっと広めていくというのも、一つの方策ではないかという観点でやらせていただいております。

(小宮委員)

今年度3月までにそれをするというのは非常に困難な様な。

(事務局)

今すぐとは今年度というこだわりではございません。

(古井座長)

ちょっと思いつきでお話しして申し訳ないです。例えば、トラック事業者さんの中でもこういった形で若い人を採用しているとか、離職を防いでいるとかですね。人手不足をいかにトラック事業者さん側として対応しているかという観点からも、何か事例の紹介が何かありましたら他のトラック事業者さんのいい参考事例になるのかなと気がいたしますけれども。

(鳥居委員)

我々の会員の中では、試作をやっている所はあると思う。具体的には聞いた所はないので

すけど。今のところでは、女性ドライバーの採用を積極的にしている会社もある様でございます。その辺は協会内でどんな業者がいるのか、また、どういう様な試作をしているのかということ聞いてみないと、なかなか分からないところがございます。もし、選択するというのであれば、選択させて頂いても結構だと思っております。

(古井座長)

いずれにいたしましても、こういう協議会の場にとどまらなくて、色々なケースバイケースが出てくると思いますので、広く知ってもらうという意味で、何らかのアクションを全国一斉にやっている以外の埼玉バージョンというような形で、埼玉は埼玉の特徴があるので、ローカル色が出るような意味のセミナーのような催しであったり、少しの広報活動という意味で広げていったらいいのかなと私の方も考えたりしております。

9. 資料説明

資料6の説明(埼玉労働局、埼玉運輸支局)

省略

以上