

第1回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善東京地方協議会 議事概要

1. 日 時

平成27年7月13日（月） 15:30～17:00

2. 場所

東京貨物運送健康保険組合会館 5階大会議室
（東京都新宿区四谷1丁目23番地）

3. 出席者

朝香 博	東京商工会議所 地域振興部長
石川 純彦	東京経営者協会 労働・研修部長兼総務部部长代理
（代理 山鼻様）	
石田 靖博	東京都中小企業団体中央会 労働課長
竹口 誠三	東京倉庫協会 専務理事
池田 和幸	アスクル株式会社 ECR本部統括部長
渡辺 徹	三井食品株式会社 物流本部副本部長兼物流管理部長
（代理 吉田様）	
久野 雅人	ブリヂストン物流株式会社 取締役・物流事業統括
高橋 啓也	キリングループロジスティクス株式会社 東日本支社 営業部長
嵯峨 宏通	全農物流株式会社 常務取締役
（代理 浅岡様）	
綾部 尚典	AGCロジスティクス株式会社 企画管理部主席
（代理 石田様）	
竹津 久雄	東京地方通運連盟 会長
山内 信幸	一般社団法人全国物流ネットワーク協会 専務理事
浅井 隆	株式会社浅井 代表取締役
（一般社団法人東京都トラック協会副会長）	
天野 智義	天野運送株式会社 代表取締役
（一般社団法人東京都トラック協会副会長）	
千原 武美	西多摩運送株式会社 代表取締役
（一般社団法人東京都トラック協会副会長）	
傳田 雄二	日本労働組合総連合会東京都連合会 副事務局長・労働局長
（代理 早乙女様）	
米田 易憲	東京都交通運輸産業労働組合協議会 議長
大熊 章	関東経済産業局 産業部次長
（代理 後藤様）	

十河 慎一（御欠席）	東京都産業労働局 商工部長
西岸 正人	東京労働局長
神保 裕臣	東京労働局 労働基準部長
又野 己知	関東運輸局長
高橋 哲哉	関東運輸局 東京運輸支局長

4. 開会挨拶

開会の挨拶（事務局）

省略

（又野関東運輸局長）

今日は御暑い中お集まりいただきまして誠にありがとうございます。一言ご挨拶申し上げます。この協議会ご存じの通り、5月20日に本省で、だいたいこのメンバー、団体で厚生労働省、私ども国土交通省、経済産業省、中小企業団体などで構成されていて、所謂トラック輸送の適正取引、長時間労働の問題の解消について、協議を始めさせていただいたところです。7月中に各都道府県で地方単位の協議会を開く指示がありまして、私どもは今日を皮切りに関東管内一都七県、7月中に全ての都県で協議会を開くことになっております。

言わずもがなですが、もう皆さん共通認識としてお持ちいただいていると思いますが、トラック輸送が産業としてきちんと維持発展していくことが荷主企業の方々にとっても事業活動を進めていくのに必要不可欠だと思います。私ども運輸行政の中でも色々な分野で人材不足が露呈していますが、トラック輸送の分野がもっとも深刻な事業分野だと認識いたしております。後ほど西岸局長からお話があると思いますが、労基法の改正に向けてこれから4年間、時間をかけてこの問題にきちんと対応していかないと、トラック事業が大変だということにとどまらないで産業活動としての荷主企業の事業活動にも支障が出かねないということなのだと思います。

視点を変えて申し上げますと、関東固有の話として、私ども運輸局の2大テーマは、5年後のオリ・パラ対応と、首都直下型地震対応です。東日本大震災の時は、私は経産省の商務流通担当審議官で出向していましたが、今日来ておられるような荷主企業、メーカー、流通業界からたくさんの支援物資をいただいて、倉庫、あるいはトラック業界に運んでいただきましたが、そういった有事の際にもトラック輸送なり、この荷主と輸送業界の協力関係というのは、とても大事な要素になります。そういう意味でも、関東では是非こういう協議会できちんとしたコンセンサスを作って、色々と議論していきたいと思っています。

これから4年間の間にパイロット事業を実施したり、ガイドラインを策定し、実証事業、助成事業を実施したりということで、非常に実証的、具体的な取組を、段階をおって進めていくということになります。そうすると議論の幅も広がってくると思いますので、それに応じてまた先ほども西岸局長とお話ししていたのですが、メンバーにも追加で加わっていただいたりして、是非この協力体制というのを構築していきたいと思っています。今日は第一回ということ

すので、今後の議論に向けて、忌憚のない意見を伺えればと思っております。よろしくお願いいたします。

(西岸東京労働局長)

委員の皆様には、東京労働局の行政運営に御理解・御協力をいただきまして、御礼申し上げます。

さて、先般、厚生労働省で過労死と言われております過重労働による脳・心臓疾患についての認定件数等の発表をしたのですが、残念ながらトラック運送業は時間外労働が長いこと等を背景として、労災認定となった件数が全業種の中で最も多くて、全国的には3割程度を占めている状況です。

また、先ほど又野局長からお話がありましたが、いわゆる労働基準法改正について、月60時間を超える時間外労働の割増賃金率は原則50%以上となっておりますけれども、現在は中小企業には猶予措置がかかっております。つきましては、31年4月、つまり4年後から廃止をして、50%以上とすること等を内容とする改正法案が国会に提出されているところ、現状のような長時間労働のままでは、トラック運送業が立ちゆかなくなる、かつ、それは荷主企業の方々にとっても大きな影響があるものであります。

私どもとしても、トラック業界の長時間労働の背景には、荷主都合による手待ち時間や荷主庭先での荷役作業が存在することなど、トラック運送事業者のみの努力では長時間労働を改善することが困難な状況にあることは十分承知しております。そういうこともあり、法案の成立を待つことなく、5月に中央で協議会が開催されたことを受け、ここ東京においても本日協議会を開催させていただいたところです。

地方協議会の目的につきましては「各地方における具体的な長時間労働の実態を捉え、これを抜本的に改善していくこと」とされていることを踏まえ、本協議会におきましては、手待ち時間の実態・原因・改善策や荷主庭先における荷の陳列、検品等荷役作業の実態・改善策について、荷主の方々・運送業者の方々それぞれ、皆様の立場から是非ご意見をいただきたいと考えております。そうした議論を通じてよりよい調査につながっていくかと思えます。この場はまさに知恵の出し合いの場であると考えております。本日は是非皆様方お一人お一人からご発言いただければと思います。この協議会につきましては、外部からも大きく注目されています。先ほど又野局長が言われたように、メンバーについても議論の進展に応じまして、適宜追加参加いただきたいと思います。本日は第一回ですが、本日の議論が地方協議会の目的達成に向けまして、第一歩となることを祈念いたしまして、私の挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

5. 資料説明

資料1の説明(東京運輸支局)

省略

- ・進行に東京運輸支局高橋支局長を選出

6. 資料説明

資料2、3の説明（東京労働局、東京運輸支局）

省略

7. 議題2及び3についての意見交換

（米田委員）

労働組合の立場という事で、現場で働くドライバーの皆さんのご意見をお聞きした中で、制度・政策の関係も含めて対応している組織でございますので、少し実態も含めてお話しさせていただきたいと思います。今までの議題の中身について、法律ですから改正をされるという事になれば、事業主も含めて法を守るという中で、対応をしていかなければならないと思っておりますが、トラック輸送産業は受動産業であり、また、労働集約型の産業でありますので、荷主の皆さんのご理解がないとなかなかこういった内容も難しいのかなと思っております。

労働組合の立場ということで、お話を申し上げさせていただいた訳でございますが、昨今トラック業界はドライバー不足が顕著になってきています。相対的に考えてみても、国内の輸送量は減ってはいるものの、波動が大きく、期末等々においてはドライバー不足が深刻化してきている、そして、実態としていけば今後は超少子高齢化時代になっていきますと、厚労省で試算をされたと思われるのですが2050年には人口も2割減、労働人口15歳から65歳の3割減ということになっているそうです。実態として、今の労働条件の中で、他産業に比べ2割労働時間が長く、2割収入が少ないという現状では、なかなかここに入ってくる方がいらっしゃらないと思っております。労働条件も、適正な運賃、料金の収受がなければ事業主の皆さんも、対人件費としてお支払いすることは難しいのではないかと思っております。ただし、昨今契約の書面化等々で少し荷主の皆さんにもご理解をいただきながら、運賃・料金もいただければいいところになってきている実態もお伺いしております。

今後、長時間労働に関して、相対的な拘束時間が非常に長いということで、これは脳疾患や精神疾患があったのですが、脳疾患をいうのは、おそらく車から休憩時間でも降りないドライバーが相当いらっしゃる。乗ったまま業務に従事をするという方々が、サービスエリアやパーキングエリアでも降りてもトイレに行って戻ってきて少し仮眠をとるといった、ほとんどが乗務の状況の中で業務を行われている。必然的にそういった健康状況もそこではそういった疾患が、実際に統計としてはいないが、そういう状況にあるのではと現場から言われています。精神的なものも、荷主さんのサービスレベルを高めるということと、高品質ということで、特にジャストインタイムで時間に追われるというのが、現場からの意見としては厳しい内容であると言われている。そういった状況も含めて、線路を走っているわけではなく、公道を走る以上、都度交通状況によって変わってしまう状況にありますので、少しそういった対応もお願いしたいと思っておりますし、手待ち時間の関係も荷主さんのご理解がいただければ、現地出退勤で対応できないかということもあります。工場等々において、早く行ってそこから荷物を積ん

で、どこかへ配達というのであれば、自分の事業所の車庫から出て、そこまで行って、待って積んでいくという事になると、相当な時間が要することになるが、自分の車庫から荷主さんの所に行って、また終わって車庫へ帰るという時間まで入れると相当な拘束時間が長くなるということがあるので、止める場所だとか管理だとか、色々あると思いますけども、そういうことも一つ頭に入れながら、今後対応していただければと思っています。雑ぱくになりましたが、意見として申し上げたいと思います。

(天野委員)

このような協議会を立ち上げていただき、誠にありがとうございます。おそらく今まで、このような荷主の方、行政の方も入っての労働時間を短縮しようという協議会は、初めてでないかと思っています。

私ども業界の事をお話ししますと、我々の仕事は上下水道、電気、ガス、その後に輸送という大きなインフラの大事な一つを担っている訳でございます。先ほど、関東運輸局長様が一都七県の円滑な毎日の生活必要物資の輸送や、直下型地震に備えての緊急輸送体制などお話がありました。我々は一生懸命取り組み、東日本大震災時もトラック協会をあげて、会長も一週間くらい家に帰らずに車を手配し、緊急輸送に対応させていただいたところであります。平時の時と異常事態の場合の輸送、そういった公共的な部分を担っているという反面、相対取引から運賃については行政では介入できないという話も賜っておりますが、公共輸送という事を考えて、この業界を育てて頂きたい。労働時間短縮についての具体的な問題として荷主さんも含めて、二つほどありますが一つは、60時間超えの割増賃金が50%適用になった時の収入源はどうなるのか、そして、もう一つの課題としては、省力器機を導入して、例えば、パワーゲートという後ろにリフトを付けると2トンロング車でも、積み込み時間が8分の1になる。手積の場合に1時間半かかっていたものが、約8分の1、だいたい10～15分位で済んでしまう。そこで、1日の総労働時間の1時間位の短縮が可能である。このような省エネ機器を普及させるためには、やはり車両法の省力器機の取り付けのための規制緩和について行政の方の配慮が必要かなと思います。また、各トラック業者がそういった省力器機を取り付けられるような経済的にも安く取り付けられるような背景作りをすべきではないかと考えます。今お話しただけでも課題がいくつも出てくるが、今後そういった課題を一つ一つ詰めていって、我々の悲願でもある労働時間短縮を計りたい。また、現在20歳代の免許取得状況は前年と比べて5%ずつ毎年減っている、たぶん車に興味が無いようです。そういった中で、今後、東京の輸送はどうなってしまうのか、私自身も自信がないのが現状です。是非皆様のお知恵とご協力をいただきながら、この協議会を進めていければ大変ありがたいと思っています。

(高橋委員)

我々は飲料メーカーの物流部門としてやっている会社でして、昨今のドライバー不足であったり色々ケアしなければならない問題に直面しております。我々が今やっているのは、自工場の構内待機を削減しようという取り組みを各現場でやっているのが今の実態です。ただ、そこ

には問題がありまして、現場では少量多品種の注文や、時間指定といった縛りがあり、納品時間に合わせて積み置きという対応をしています。トラックが入門して約30分から1時間以内に工場構内を出発しようという取組をしている反面、工場構内で作業する人員の確保がなかなか出来ていないといった別の問題も出てきていますので、両方の考えを踏まえて今取り進めております。徐々に効果は出ていますが、人の配置であったり、トラックの集中な地域にあってはまだまだ課題もあるのかなと思っています。

(池田委員)

我が社はお客様に商品をお届けするという部分では配送、通販業者として商品をサプライヤーさんから得てくるという二つの部分で関わっているのかなと思っています。

お客さまはB to Bが中心ということもありまして、配送時間帯を午前、お昼前か当日6時までかというのがあって、夜間にお届けするようなケースは発生しておらず、そこは長時間というよりは、人手不足というところで悩んでいて、うまくドライバーさんの確保をしていくという所をやっていききたいということで、会社のほうで雇用を進めているがなかなか先ほどからお話があるように希望者が少ないというところもあり、ここは我々も非常に苦しんでいるところです。商品を入れてくるところ、ここも配送、待機時間というところで、非常に問題が起きていると考えている。納品の日付は指定しているが、何時というのが正確に分かっていなくてたまたま同じ時間に荷物がいろんなメーカーさんから届いてしまうと物流センターでの荷受けに時間がかかってしまって、2時間、3時間と待機が発生してしまう、これを非常に問題であると考えており、弊社では昨年度から全てのサプライヤーさんにウェブ上で納期回答等ができる仕組みを無償で提供をし始めています。以前、FAX等ですと、そういったやりとりも非常に難しく、何時に来るか分からないといった問題があったのですが、今その仕組みを全てのサプライヤーさんに入れてもらってから事前に納期の調整がやりやすくなり、徐々に改善が進んできていると、まだまだ進めていかなければいけない状況ではあるが、とりあえず解決の方向性になるかなあと、荷主側としても考えています。

(浅井委員)

東京で運送業を長年やっておりますが環境がどんどん変わってきております。お客さんが近くにいなくなってきたものですから、若干積みに行くのに時間がかかったりしてしまいます。そういった面で、労働時間が長くなってしまうというのがあります。

私ども建築資材を現場に運んだりするのが主なのですが、だいたいにおいて前の日に積んだ物を朝納めるといったパターンの1日を繰り返しています。どうしても朝8時に現場は始まりますので、その前に届けるといったことになります。普通にやっていると、60時間を超えてしまうというのが現状です。

一つ一つの営業所が行っている配送の中で各問屋さんに卸したりするのですが、これは大変待ち時間が多く、降ろすのも時間がかかり積みに行くのも時間が相当かかってしまうのが現状で、どうしても長時間になってしまっている状況です。一つ一つお客様と解決していければと

思っております。

前提として、高速道路料金があります。東京ですから主に首都高を使うわけですが、首都高が非常に高く、使えば労働時間は減りますがドライバーの方は現実に言うと稼いでなんぼの世界なので長時間労働をしてはじめて賃金を満足しているというのが現状の部分としてあるものですから高速に乗ってこなかったりすることもあります。これからも改善して行こうと思っておりますが、高速道路を是非とも安くしていただきたいと思っているのが現状であります。

(千原委員)

こういう機会をいただき、感謝申し上げます。いくつか話が上がりましたが、運送関係は中小企業が多いというのが前提でございます。その中で我々が担当している方にいくらお話をしても、これは生々しいお話になるかもしれませんがやはり企業さんの方が発荷主、着荷主の連携がうまくいっていないというのが感じられるところでございます。発荷主の方については、まず営業が取ってきた、明日の8時着というものがそのまま流れてしまう。したがって、それを配車して、今度はそういうものが100台もあったとすると朝集中します。そうするとどうしても手待ちが入ってしまう。これは我々では解決できない。特に運送関係というものにつきましては、外部環境に非常に左右される仕事でございまして、単純に我々だけで決定できる問題はほとんどありません。90%ほどないのではないかと考えております。あくまでも発荷主さん、着荷主さんの環境がうまく整わない限りは、どうしてもその矛盾というのが発生すると考えておりまして、やはりこれは荷主さんとの問題を早く解決する事が一番の問題だと思いますし、我々も努力していますがなかなかその部分につきましてご理解をしていただけないというのが現実でございます。もうひとつ考えられるのは、いくつかの工場がありましても会社により、またメーカーにより物流単位のどこまでを物流という単位として割り切っているのかというのがあります。ある複写機メーカーでは、工場から出すところからが物流ではなくできあがって構内の流れ作業からが物流であると、またある荷主様では逆に倉庫から出たところ、工場から出たところが物流だと。というのは、物流コストが完全に変わるという事だと思います。ラインからの物流と出たところからの物流、企業様によって誤差がございましてこの部分でも改めてもう一度検討してもらいたいと思います。

もう一つは、担当者の問題。物流担当者の方が小さな会社ですと非常に厳しくお客様に言われるとどうしても届けなければならない、言われると何も言えないというのが現状でございます。それから、大きな物流会社、大きなメーカーさんの子会社の物流企業になりますと、担当者は親会社の言う事を聞かざるを得ないという話をしておりますので、その辺が改善できないと我々がいくら努力をしても、もちろん努力はしていきますしこれからもしていかなければいけません、その辺も同一に解決をしていっていただかないと非常に難しいと思っております。

さらに、運転手不足の関係ですが、今騒がれていますようにトラガールということで全物のほうでやられまして、騒がれてはいるところですが実際はこれも中途半端だと私は思っております、この部分についてはやはり我々トラック協会並びにこういう業者が一生懸命女性

ドライバーを教育して、さらに荷主さんについては色々な品物を女性が持てるようなモジュール化をしてもらいたい。それから、もう一つは車メーカーさんですが、もう少し優しい車を作っていただきたい。そうすることによってずいぶん女性が乗れる車が増えてくるのではないかと考えております。例えば、2トン車ですと、あと15cm荷台が低いと今まで50個荷卸していたのが80できるようになると。たかが15cm、膝を曲げるか曲げないか、この辺を構造そのものの变化、変革によって非常に女性ドライバーも入りやすいと思いますので、やはり荷主さん、メーカー、我々が一体となった場所で議論をしていかないと解決は厳しいと思います。

それから、先ほど天野委員が言われていましたが、賃金の関係につきましても、残業が無いといった場合、残業を含んだ中で今の運転手については賃金を確保しているのが現実でございまして、その中でそれが少なくなったということになればこれは自動的に給料が下がります。今の仕組みから行きますと、確かに60時間に限定され50%の賃金になりましても、人が減り、また人を増やす。どちらにとっても総時間をオーバーすることは、賃金アップしない限り輸送も効率化してこない。我々は効率化しているのですが、どうしても運送会社一本では非常に難しいところだと思いますので、是非荷主の皆様にもその辺を理解していただいて話をいただければ非常に良いかと思っております。

(朝香委員)

今日は参加させていただきありがとうございます。今日の段階では、資料についてご説明いただき、長時間労働の抑制に向けたロードマップも拝見させていただきまして、将来に向けて徐々に段階を踏んで形がしっかりとできていくという印象を受けまして、一方で、商工会議所の場合、事業者の方々、荷主の方々、皆会員、メンバーですので、この段階でどうのこうのとは言いつらい部分もありますが、どういった課題があるのかという事はしっかり認識しなければいけないと思いますし、実態調査もこれから行われるという事ですので、その辺も踏まえて、議論を重ねていけたらよろしいのではないかと考えております。

(竹津委員)

今日の話ですが、全体的な今後の進め方にも関係するが、長時間労働が発生している要因というのは、今話が出たように非常に多岐にわたっていると思います。色々な要因がある中で、この会議はパートナーシップ会議を受けてされているというところから、荷主様の庭先での手待ち時間の関係とか荷役の関係にある程度ポイントが絞られているような感じがしたが、今後もう少し全体的なことも含めて考えるのか、次の項目でそういう話が出てくるのでしょうか、実態調査で庭先での手待ちの関係とか荷役の契約の有無にある程度絞られるのか、それともわけてされていくのか、その辺について伺いたい。

(山本部長)

これからどういったところに着手していくのかにつきまして、竹津委員がおっしゃられた荷主の庭先での手待ち時間をどうやって短くするのが大きなポイントになっていくものと現

時点では行政としては考えております。他方で、これから事務局から説明いたしますが、各ドライバーから労働状況の実態の調査を9月に1週間かけて行います。それは、全都道府県について調査をして、中央でその結果を集約・分析をして、こういったところでトラック事業の労働時間がかかっているのかの分析をすることになる。その中で、庭先の手待ち時間以外にも課題があつて対策をとっていかないといけないということが見えてきましたら、そういった所にも検討を広げていきたいと現時点では考えています。

(竹津委員)

長時間労働の要因としては、その辺もあるとは思いますが。私はパートナーシップ会議には入っていなかったのですが、前段の議論は分からないが、トラックドライバーの労働時間が長い要因は荷主さんの庭先での手待ちが一番大きい、それから荷役でこういう部分で大きいというような、ある程度の大くくりの分析があつた上でこの状況に入ってきているのかどうかを知りたい。

(山本部長)

だいたいはそののですけれども、改めて調査をしてもう少し実態を詳しく調べようというのを今後の進め方として考えております。

(又野委員)

補足しますが、実は、問題の入り口というか、フォーカスしているのは、まさに手待ちの問題であつたり、荷役の問題であつたりするのですが、今日色々お話を伺っていても出たように、いわゆるインターネット等を使って色々な効率化が出来たとか、そういうことまで施策、方策の射程は及んでいくと思うんです。制度論として高速料金や車両法の話が出てくれば、それなりに関係部署につなぐことになると思います。窓口はやっぱり労働時間を短くする、その二つの課題についてどういう知恵が出せるか、その過程ででてきた、先進事例の一つ、良い取組については水平展開していけるように、抽出してこの協議会でもそうですし全国レベルでも中央協議会にあげて最後の4年目に向けて、良い対応策ということでどんどん整理していきたいというふうに考えております。

(竹津委員)

感覚的にはトラックドライバー不足という要因が相当大きいのかなという印象を受けるが。

(又野委員)

基本的な問題のベースはそこにあると思いますが、それをどう解消するかというのは、一トラック事業者のみならず荷主企業にご協力いただかないとどうしようもなくなっているというのが、全体の話としてありますので。

(竹津委員)

フォーカスされているということですね。

(又野委員)

そうです。繰り返しになるかもしれませんが、4年間、段階を踏んで、色々な協議をしていったり施策を展開していったりすることになりますので、やりながら考える部分も結構あると思います。よろしくお願いします。

(西岸委員)

補足で申し上げますが、本協議会の目的は60時間以上の割増賃金に係る猶予措置を廃止する労働基準法改正法案を見越して、長労働時間の実態を捉え、抜本的に改善していくことであり、その手始めとして手待ちや庭先の問題に取りかかることとなります。ただし先々議論が一定の段階まで進展すると、どうしてもこれに取り組まなければ労働時間の短縮を達成できないという他の部分が見えてくると思います。

様々な議論が出てくるというのはもっともな話だと思いますが、本協議会は荷主様、事業者様双方にご参加いただいております、又野委員のおっしゃる通り両立場の話を聞き、知恵を出し合いながらどこまでやっていけるか、まずやってみるというところだと思います。

ただ、繰り返しにはなりますが、目的は議論そのものでなく、法律の施行に向け具体的な施策を打ち出すことだというのは、前提として意識すべきものかと思います。

8. 資料説明

資料4の説明（東京運輸支局）

省略

9. 全体についての意見交換

(傳田委員 代理 早乙女様)

運送業で働いている組合の方たちから、非常に賃金が安いために長時間労働しなければ生活ができない、家族を支えられないという話をたくさん聞いている。時間短縮は健康にもよいし連合としても賛成だが、合わせて賃金を上げるということもしないと、真の労働時間を減らすということにならない。是非考えていただきたい。これは公正の取引ということで経営者の皆様にも特にきちっとした料金でのご発注をしていただくことが非常に大事だと思っている。きちっと働く者に賃金を払うということが大事だと思う。公正な取引と公正なルールがなくては本当に生活できないし未来もない職業になってしまう。是非その辺をチェックしながら進めていただければありがたい。

もう一点は、非常にインフラとして世の中で交通機関として動いておりまして、所謂環境問題ということで、エコのドライブをしていただいて環境対策に貢献できるということを、是非行政のほうからも、そういう手当や補助ができればといった仕組みも考えていただければと思

う。プロの運転手の皆さんが能力を発揮してエコドライブをして環境にも貢献できる。このようなことも是非広く考えていただいて労働時間の減衰と合わせて環境にもよい運転ができる、このような作りを作っていただければと思います。

(石田委員)

私どもの会員の協同組合で貨物運送もいますので、今日話をよく伺ってこういった場でお話しできればと思っています。また、長時間労働の削減も大切ですが、今お話があったように生活給も配慮しないとバランスが悪くなってくる。それを踏まえまして今日の協議会も協同組合の方もおられますが、貨物運送の業界団体の話も伺ってお話できればと思います。

(久野委員)

本来、荷主企業として声かけあったが、(株)ブリヂストンの完全な子会社という立場で、荷主ではないが参加させてもらっている。我々はほぼ100%備車で対応している。協力会社の協力がないと成り立たない環境にもあります。いろいろとまだ完璧とは言えないが取組している。発注の内容を明確化するために書面化についてもできる限り遵守し対応している。輸送の附帯作業についてもきちんと報酬をお支払いする。或いは場合によっては附帯作業そのものを我々の方で取り込んで内製化をしていくといった取組を始めています。トラックを構内で滞留させない、待たせない活動ということで、これについては10年くらい取り組んできている。物流センターの一番重要なKPIとして、どれだけトラックを待たせたかというのを15分という目標を立ててKPI管理をしている。あるいは容器配送、タイヤを主に取り扱っているが、現状では手荷役をやっているが、そこに容器配送を取り入れていこうという取組を開始している。容器配送をするためにはパワーゲートがどうしても必要になってきますので、パワーゲート車導入に向けた援助などあれば非常にいいなと思いました。

(山内委員)

ロードマップも見させていただいて話も聞いていましたが、我々は特積み事業者の集まりですので、業務安全委員会等でスケジュールをしっかりと伝えつつアンケートも含めて協力していく。我々は大手と言われているが、会員企業70社の中で今回該当するのは23社いますので、その中でも業種・業態も特積みといってもいろいろな範囲も広がってきていまして、それぞれ荷主先での作業形態がかなり広範囲に広がっていて、非常に意見を集約するのが難しい部分もあるのですが、この協議会の中でいろいろ見聞きさせていただいたことを業務安全委員会等で、「うちにはこんな事がある」とか「それにはこういう解決をしている」とか、そういった意見が言えたらいいなと思いますので今後もよろしくお願いします。

(竹口委員)

倉庫といいますと所謂拠点に動かないものがあるというふうにお考えだと思いますが、実は倉庫事業者も結構トラック等を持っております。我々が国内輸送というトラック、今日は何だ

ったのか、物流時間を短くする話なのか、それとも運転手の労働時間を短くする話なのか、どちらなのかと思いながら今日は来ましたが、例えば倉庫の中でもトラックと同じようにだいたい出る時間というのは決まっている。というのは、どうしても荷主さんの方からこの時間に出してこの時間に着けてくれというふうになっていますので集中してまいります。出る時間そして入る時間も集中しています。ですからある意味では48時間体制で動いています。それを動かすためには事務を司っている部署も48時間体制。ましてやそこでグローバルになっている世界の関係を扱っている部署はもっと激しい状態で動いていますが、それに対して給与がどうのこうのといった話は今のところは出てこないが、そういう中、倉庫で最近パワースーツというのを利用してみました。所謂力を入れなくても重い荷物が運べるというロボットなのですが、これを体に着けると女性でも30kgくらいの荷物ならほとんど重さを感じないというものなのですが、決して安いものではありませんが、こういうものをリースして、あくまでも実験ですが、これでどれくらいスムーズに仕事が短時間の中で終わるかななどを今、やっている最中です。そのうちに皆さんにご報告できるかと思っております。

以 上