

第2回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善東京都地方協議会 議事概要

1. 日 時

平成27年12月18日(金) 15:00~17:00

2. 場 所

東京貨物運送健康保険組合会館 6階大ホール
(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長代理 |
| 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 |
| 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roup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 |
| 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 佐藤様) | |
| 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 |
| 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 酒寄様) | |
| 松永 竜太(御欠席) | 東京都産業労働局 商工部長 |
| 渡延 忠 | 東京労働局長 |
| 岩瀬 信也(御欠席) | 東京労働局 労働基準部長 |
| 濱 勝俊 | 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

（濱関東運輸局長）

ただいまご紹介頂きました関東運輸局長の濱でございます。よろしくお願いいいたします。委員の皆さまにおかれましては、本日は大変お忙しい中お集まりをいただきまして誠にありがとうございます。協議会の開催にあたりまして一言ご挨拶を申し上げたいと思います。

ご承知のとおりトラック運送事業につきましては、我が国の経済活動、国民生活を支えるライフラインでございまして極めて重要なインフラ産業であるということだと思っております。しかしながらトラック輸送を取り巻く経営環境は依然として厳しく、今回の議題であります取引環境や労働時間のうえにおきましても中々厳しい課題を抱えている現状であると思っております。

本協議会の目的でございますけれども、荷主の皆さまトラック事業者の皆さまがうまく連携をしてそれぞれの役割を果たしていけることによって長時間労働の抑制に向けた取り組みに繋がっていくということだと思います。前回の協議会におきましてトラック運転手の長時間労働を抑制するという必要性について認識を共有できたと理解をしているところでございます。

実は私は物流の関係につきましては、物流効率化法とかだいが古くなりますけれども荷主さんとのパートナーシップ会議等々の取組みをさせていただいた経験がございまして、こういった今回の取引環境それから労働時間改善を図っていくうえでも合理的な物流を行っていく、物流の効率化・合理化を進めていくことが非常に重要なことだと思っております。そういった全体の枠組みの中で、やはり合理的でないものを直すことによってトラックの運転手さんの労働環境についても少しずつ改善がされていくのではないかと考えているところでございます。是非関東地方ならではの具体的な取引環境、労働改善について議論をさせていただいて解決策を見出していきたいと思っております。

本日は様々な好事例ということで具体例をご紹介頂くということでございますけれども、今後、今やっておりますアンケートの集計、分析の結果も踏まえながら、来年度から始まりますパイロット事業に繋がっていくよう議論を深めていきたいと思っておりますので、委員の皆さまの忌憚のないご意見を賜りながら議論を進めていきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

（渡延東京労働局長）

ただいまご紹介を頂きました東京労働局長の渡延でございます。10月1日付けで前任の西岸の後を受けて就任をいたしました。何卒よろしくお願いいたします。

この協議会の趣旨につきましては、ただ今濱局長からご説明がありましたとおりでございます。私ども東京労働局といたしましてはこの協議会が立ち上がった一つのきっかけに現在も

国会で継続審議になっております労働基準法の改正法案、そこにおける割増率の中小企業猶予の取り扱いの問題があるというところを認識しております。特にこの中小企業猶予の解消に伴い割増率が引き上がった時に、この業界でとすれば長時間の時間外労働が生じかねない実態があるということでございます。それが通常私ども労働時間の短縮とか労働条件の改善を進める際は、個々の適用事業の事業主をお願いしていくわけですが、取引慣行或いは物が動いて行くにあたっての様々な慣行、荷主の都合であったり手待ち時間の存在等々この業界特有の問題が背景にあるのでそこをまさにただ今濱局長の話にありましたとおり一般論ではなくて東京の具体的問題に即して御議論頂く会だと認識しているところでございます。

本日は事例発表等も承れるというふうに伺っているところでございまして、この協議会の設置の趣旨に即して、まず実態についてよく勉強させて頂き、この会がさらに前進するように私ども東京労働局としても取り組んで参りたいと思います。何卒よろしくお願い申し上げます。

5．資料説明

資料1の説明（東京運輸支局）

省略

6．資料説明

資料2の説明（久野委員）

省略

7．資料1及び2についての意見交換

（渡辺委員）

当社の場合は、当社が直接運営している倉庫というのが全国に50拠点余りございます。北海道から沖縄まであるのですが50か所ほどありまして、配送に関しましては庫内作業として荷役と配送は100%物流業者に委託契約しています。庫内作業に関しては委託契約をしております当然通常作業員へ指示をしたりはしておりませんが当社の社員が常駐しておりますので少なくとも週に一度は委託先様の責任者と打合せをしております。配送に関しては、直接我々のほうからお願いしているのが、まず朝に朝礼をしていただき、点呼をとっていただいて健康確認をしていただくこと。アルコールの確認を含めて配送の責任者の方に健康管理をしていただくということと、配車日報を毎日、日々提出していただいているということです。その他会社としての配送委託先様への取り決めというのは細かなことはしてないのは事実です。庫内作業に関しては、特殊な商品というか当然我々の業界の商品なので加工食品、お酒、ペットフードなどを中心に扱っているのですが、そういう観点から作業に対する細かな指導、また庫内作業に対する生産性等の管理はしておりますが、配送に関しては残念ながらほぼお任せしているというのが実態です。ただ、全く配送管理をできないということはやはり問題であるということ認識しており、配送シミュレーターを最近購入して、まだ購入したばかりで活用できていな

いのですが、委託先様のトラック車両にセットさせていただいて管理できる方法を、我々のほうも確認していくということを始めることになっております。

我々のほうは当然荷主という立場と着荷主の立場もありますので、配送のほうはお客様のほうの軒先条件というか附帯作業に関して急激に変化することはまずなくて、特定の決まったお客様のところに日々曜日が決まっていて納品時間も指定が多くパターン化されている作業が多いので日々変化があるということはないのですが、その中でも厳しい環境等があった場合には委託先様の責任者を通して我々の現場サイドに話をいただいて、我々物流本部スタッフが打ち合わせに参加するということはしております。

着荷主の立場で最近食品メーカー6社の物流プラットフォームという組織ができて、その中で我々の関東の拠点で2拠点ほど待ち時間が長いので改善してほしいと依頼を受けて、私が直接対応して現場確認をして改善方法を渡したということがつい最近ありました。

(高橋委員)

車両に取り付けたシミュレーターというのはまだご活用がないということですが、これはイメージとしてはどのような物なのでしょうか。

(渡辺委員)

走っている時間帯毎の速度やどこに停まって何時間ということがわかるタコメーターがついていて、また同時に温度管理などもセットで把握できるものです。

(嵯峨委員)

弊社の場合は農産物等々を扱っている会社でございます、産地から消費地へというのがメインでございます。その中で特にお米についての事例を述べさせていただきます。

お米は、基本は30kgの袋に入っております。生産者が作って農協に持っていき、そこでパレットの上に乗せる、約50袋弱1トン数kgあるのですが、それを倉庫から出しトラックに積み込む段階については手作業でやっております。10トンのトラックで運びますが、そこで手荷役が生じるということです。それをトラックに積んで産地下ろしに持って行くと、そこでまた手作業が生じるということで二度ほど手作業が入るということで、先ほどのタイヤの事例ではありませんがやはり中々昔の方と違って30kgの袋を1袋1袋担ぐというのは、産地の方は農家の方が多かったりして多少慣れているところもあるが、特に消費地においては非常に厳しい労働環境になっているということで、米の輸送化として毛嫌いされているのが実態でございます。やはり手荷役でございますので消費地におきましては作業時間が非常にかかり、約30分、長いと1時間近くかかる場合もある。そういうことで特に米下ろしの現場ではトラックが列を作って近隣からもクレームがつかたりするような場合もございます、なにか改善できないかということで、我々は一貫パレットと申し上げておりますが産地の倉庫から手荷役することなく積みたまま消費地の下ろしまで持って行こうという取組を現在行っております。2年程前から進めて協力会社や産地の農協等々でモデル的に試験的に取り組みだしたところで

ございます。従いまして弊社が取り扱っている数量の10%未満、4~5%くらいのレベルだと思いますが非常にどの現場においても或いは輸送会社においても非常に喜ばれている状況になっております。

そうはいつでも課題も結構ございまして、前段で申し上げました農協の倉庫から出庫する時に一袋一袋積み込んでいるのは多少訳がありまして、その場で品質のチェックなどを行ってトラックに積んでいるところを割愛しますので、品質について十分保証できるのかというところに消費地の下ろし様からの声があります。幸いにもまだ数量が少ないしモデル的に行っている部分もありますので大きなクレーム等は発生しておりませんが、こういったものが広まっていくと品質チェックをどこの誰がやるのかということが一つの課題になってくるのかなと思っております。もう一つは、今は私どもがパレットをレンタルして行っておりますが、その経費について産地がもつのか、我々がもつのか下ろし様がもつのかという負担のところが色々ございまして、今はまだそんなに目立ってはございませんが、その負担をどうするかが課題になっております。そういった細かい話の課題もございまして、そういったものをさらに拡大していくためにはこういう仕組みを誰が音頭を取っていくのかというところが、やはり一物流会社の力だけでは全国くまなく米の産地なり或いはいろいろな産地がございまして、米の下ろし様もいますので、そこが中々我々だけ旗を振っても非常に実行性が、遅々として進まないわけではないと思うが爆発的に増えていく状況には中々なりきれないと思います。

(佐藤様)

A G C ロジスティクスは、旭硝子の100%物流子会社でございます。主とした荷物としてはビル用のガラスが一つ、それからあまり馴染みがないと思いますが化学工業製品が主力の商品、輸送部門となっております。私どももまずベースとして荷役時間で色々な問題が起きているのは十分承知しているところだが、全国にございまして出先の営業所においては、中々日々目の前のことに追われているということも現実で一方でございまして、社内で年に何回か所長会議など人間を集めたところでトップのほうから繰り返しこういった問題についてきちっと着目をして改善をしていくという姿勢をまず持ちなさいというところを繰り返し啓発をさせていただいております。

その次に現場でということになります。先ほどのプリヂストン物流ではパソコンでドライバーに対して提供しているが、我々はまだそのレベルには至っておりませんので、どちらかというと人間でコミュニケーションをとることが中心になっておりますが、輸送会社様それから工場側での積み下ろしを行う荷役会社、両方とも委託をしてお願いをしておりますが、その間をやらせていただいております私どもの営業所の商品のほうで公的なものを毎月1回必ず、それから各営業所においては、ほぼ週1回くらいが標準だと思いますけれどもその場でいろいろな問題を、その時起きている問題を出しあっていただく、月例のところでは翌月の出荷見込等についての話をするというところで、どうしてもピークとオフがございまして輸送側にご迷惑をおかけしているのが皆無ではないのですが、増員対応ができるものはしていただくとか、そういった変動をなるべく早く情報を流して準備をしていただくというようなこととなるべ

く待ち時間を減らすというような努力をさせていただいているということが日常の活動ということになっております。

下ろし側での状況につきましては、輸送会社様から何らかの情報があつたときには営業部門を通じて先方様に確認をさせていただくこともございますが、決まったところに決まった、B to Bの商品でございますので大きな問題でないとの認識をしております。どちらかという安全面ということになりますけれども、新規で納品先が生じる、お客様が増えるという時にはできる限りという前提はつきますが、輸送会社様或いは我々のほうで事前に現地の確認をさせていただく、これは主として安全確認となりますが、そういったこともできる範囲ではやらせて頂いております。これは営業上ですとか商業上での色々な支障があるときには先方様のご意向に沿っております。

(千原委員)

ブリヂストン物流様の時間で待機をして時間によって車をホームに入れさせるという話がありましたが、それにつきましては進度計を取っているのか。もうひとつは私どももやっているが工場内の工場に持って行く部品物流というのがありますが、これは工場のラインの時間に沿って物を運ぶのですが、この部分につきましては進度計を使いまして何時にどのラインに何分に入れというような仕組みがたくさんありますが、そこまではいっていないと思いましたがそこまでの考えはありますか。

それから最終的には人が非常に足りなくなると思いますが、時間的な問題から考えていきますとどうしても女性の方と一緒にドライバーとして活用していかなければいけないという時代は必ずくると思いますが、トラックの運転手は女性の仕事だと思っております。体を体質的に守るということもありますので事故も少なくなるでしょう。ということになってくればコスト的にも非常に下がってくるし安全な運行ができるということもございます。

(久野委員)

原料、部品も取り扱っておりますが、そちらのほうは先ほど説明しましたタイヤのようなものはできていません。そのあたりも課題としてございます。ただ製品のほうはパソコンの画面を使って積み込み時間、それから荷下ろし時間の計画を事前に伝えていくということとその進度管理の確認が一目でわかるようにしています。それから着荷主と色々と調整、相談をさせていただいて、例えば午後の荷下ろしになってしまっているところについては、夜中の荷下ろしに繰り上げてもらうなど荷主と相談しながら待たせない活動をしております。

(米田委員)

労働組合の立場は、やはり長時間労働に起因する労働災害だとか職場環境の整備という認識の中でどうしても企業と現場で働く従業員が努力をしても中々そこまで行き着かないという認識の中で荷主さんのご理解をいただかないと適正運賃等々も含めてですけれども、そこに働く労働者の労働条件なり安全なりというのが中々とらえられていかないという中で、実体とし

て東京は着荷主も入っているが地方は着荷主が入っていない協議会もあり、そうになると業界団体の皆様と大手の荷主との取り扱いを受けているところが数件ございまして中々そういったところは進まないという認識を持っています。東京はそういった面からいくと今日のブリヂストン物流さんのほうからお話があったように着荷主の立場でもそういった長時間労働を少なくするという対応をされていると認識をしておりますが、どうしても労働災害に繋がる長時間労働というのは手待ちもそうですが前回も申し上げましたがトラックの運転席から降りられない状況に今あるということ。放置車両の関係もそうですが道路環境の整備も当然でてくると思われます。

それから先ほど千原委員からもお話のありました女性の関係も、そういった面からいくと道路が職場でありますからトイレの関係など色々な面で整備をしていかないと中々そこまで入っていけないということもあります。そういった道路環境整備も含めた中で対応を進めていけないといけないのかなというのと、やはり安心して停まれる、停まらないと当然積み下ろしができないので、公道における安全な駐車スペースの確保等々も踏まえた取り組みをしていくのも必要と思います。

全体的に労働条件、さきほど労働局長からもお話がありました但中小企業に関しては50%に割増率が上がるということで、そうすると中々長時間労働をやっていくにあたって荷主さんからの運賃・料金がそれに見合っていくかどうか。そういうことになれば長時間労働の是正をしても収入減ということになると中々この業界に今いる人たちがそのまま残るかどうかということの不安もあります。今年度も事業者数が全国でも268社減ったということと、東京においても38社減少してきました。そういった面でも関係が出てくるかなとなれば事業主さんもこの業界から撤退していくということになれば本来の経済の動脈としての役割を担っていいのかどうかということと、地方においては本当に荷物がそこに届くまでの対応が事業主だけでやっていいのかという不安もあるので、相対的な認識の中で労働条件も含めての話もしていきたい。

8. 資料説明

資料3の説明（東京労働局、関東運輸局）

省略

9. 資料3についての意見交換

（竹口委員）

この補助金につきまして、運送事業者の皆様へと記載してありますが、倉庫事業者というのは対象外になるのでしょうか。倉庫事業者も大量にトラックを持っておりますのでそのあたりはどうなのか確認したい。

（樋口課長）

このパンフレット自体がトラック事業者向けになっておりますので、個別に相談してほしい。

(千原委員)

樋口課長から説明のありました助成金につきまして、洗車機の補助は今後も続けられるのかということと、大型トラックの自動車洗車機を前から入れているが、2時間かかっていたのが30～40分で終わるということで非常に良いと思います。土地の問題もありますが労働時間も非常に縮まるということもありますので助成をして頂いて普及していただければと思いますが、また水道の水についても循環装置を着けていますと3～4回は同じ水が使えるので非常に良いと思いますのでよろしくお願ひしたい。

10. その他

(高橋委員)

前回、労働時間改善ということで取組を少し紹介させて頂いたのですが、現在全社的に取り組んでいるのはプロセス改革と称して、工場構内が中心となっておりますがドライバーの滞留時間を減らそうという取組を行っています。

具体的な内容としては、在庫の配置、動線の短縮をメインにして取り組んでいるということと作業の順番などの効率化に取り組んでいるというのが今の状況です。そこを踏まえて、メーカー中心に動いているのは曜日の平準化ということで、比較的週半ば水・木が金と比べて荷量が落ちるといった状況を踏まえてから、金曜日のボリュームを前倒しするといった活動をしています。まだまだ課題はありますが徐々に効果が現れてきているというのが今の現状です。

(濱委員)

本日はブリヂストン物流の久野様をはじめ、関係の委員の皆様にご具体的な取組事例を紹介頂きまして誠にありがとうございました。最初の挨拶でも申し上げましたように労働時間の問題や労働環境の問題を具体的に直していこうとすると物流の各団体の取組が合理化なものに中身を変えていく中で生まれてくるということが多々あると思います。そういう具体的な事例として様々な取組を紹介していただいて本当に参考になったわけでございまして、来年に是非活かしていきたいと思ひます。

そういった中で1点だけ教えていただきたいのですが、久野様の事例にしても全農さんの嵯峨様も三井の渡辺様もお伺ひしていて成果物としてこういうシステムができてよかったですという発表をいただいたのですが、それはそのとおりなのですが、では明日からやろうといってもすぐ動けるわけでもなくて、具体的に実現するための関係者の合意形成、プロセスというところがすごく大事になってくると思ひます。

我々国交省で物流効率化法などをやってみて、これができたらいいといったものを提示することができるが、それをどうやってうまく組んでもらうかということ、うまくできる企業はいいが、例えば荷主さんとか物流事業者さん、着荷主さんとどんなプロセスでお話をしながらシス

テムを作り上げていったかということを書いて頂けるとより今後の参考になるのではないかと思われる。今後我々としてもパイロット事業やっていくにあたり、うまくいっていない人たちにうまくやって頂くためにはプロセスが必要でありますので教えていただければと思います。

(久野委員)

今日お話ししたのはできていることを話ただけで、かなりの部分はできていないこともあります。

今日の話には出てこなかったのですが、小売店への配送はものすごく波動であるとか集中であるとかいうところに影響を受けたり、荷下ろし時間の制約によって非効率になったりというところがあります。荷主へのサービス低下にならないよう、できるところから制約緩和を進め全体最適を目指して活動を進めています。

以 上