

## 議 事 録 (案)

会 議	第7回トラック輸送における取引環境・労働時間改善高知県地方協議会
開 催 日 時	平成30年3月26日(月) 13:30~15:00
開 催 場 所	高知県トラック会館3階 会議室
出 席 者	配席図のとおり(別紙)
事 務 局	高知運輸支局、高知労働局、一般社団法人高知県トラック協会
会 議 内 容	議事次第のとおり(別紙)
I. 開会	(事務局の司会進行のもと、定刻どおり開会)
事務局	(出席者紹介及び配布資料確認) それでは、早速議事に入りたいと思いますが、本日の議事録につきましては、四国運輸局のホームページで公開させていただきたいと思いますので、ご了承いただけますようよろしくお願いいたします。それでは、横川座長、以降の進行をよろしくお願いいたします。
横川座長	本日は年度末のお忙しいところ、ご出席いただきましてありがとうございます。議事に入らせていただきますが、本日の議事の進め方につきまして次のとおりとさせていただきます。議題1について事務局から説明いただいた後、各委員からご意見をお伺いいたします。その後、議題2について事務局から説明していただいた後、各委員からご意見をお伺いしたいと思います。  では、「議題1.平成29年度パイロット事業の実施結果について」事務局から説明をお願いいたします。
II. 議題1	
事務局	(「議題1.平成29年度パイロット事業の実施結果について」説明)
横川座長	ありがとうございました。 それでは、ただいまのご報告へのご意見ご質問等ございましたら、ご発言をお願いします。
四国運輸局	パレットにつきましては、荷主さんと輸送用のパレットのサイズが違うことがあり、他のところでも苦慮しているのですが、統一化というのは難しいのでしょうか。また、どういった点に問題があるのでしょうか。
事務局	今回の発荷主さんのパレットにつきましては、輸送用と基本的にサイズは同じですので、今回は特段問題になっていないのですが、他の農協さんの場合には、サイズが異なることもあります。例えば、キャベツを急冷するバキューム施設というものがあります。急冷装置に入れてパレットごと急速冷蔵するのですが、このときのバキューム施設に、できるだけ多くの段ボールを入れて、一気に冷やしたいということで、そのパ

	<p>レットが市場用のものと比べると、ちょっと大きめになっているといったことがあります。発荷主側の都合で、より生産性が高いとか、あるいは農産物の特徴から、自分たちの都合のいい大きさのパレットを使うという背景があります。ですから、農産物輸送について、パレットの大きさを変えとなると、農協側の様々な施設の設備も全て変えなければならないということもあり、なかなかパレットの統一化・共用化ができづらいという特徴があります。</p> <p>今回も、発荷主さんのパレットと、各集荷地で使っているパレットが違うケースがあります。これもやはり、各集荷地がそれぞれ自分の所で持っている設備にぴったり合ったパレットを使っているため、集荷車両に積み込む際には、発荷主さんのパレットにまた積み替えるという無駄な作業が発生しているということです。様々な根深い問題が実態としてあります。</p>
四国運輸局	<p>具体的な原因は、いろいろなパターンがあって、一言では言えないということですね。</p>
事務局	<p>そうです。</p>
竹下委員	<p>パレットについては、やはり管理が問題。東京の市場に持って行ったら、配達するときにも、わざわざ積み替えたりせず、そのパレットを使うわけです。そうしたら、お客さんの庭先で捨てられてしまい、そのパレットを返すことができなくなる。</p> <p>例えば、輸入で入ってくる外来のパレットがありますが、これは市場でもたくさん放置されている。これを使えば、持って行った分だけ、入れ替えで持って帰ってくるといったことができる。</p> <p>結局、いいパレットを持って行くから、管理をしないとイケない。その管理ができないから、やらない。レンタルパレットを使ったら、1日ごとに経費がかかります。</p>
四国運輸局	<p>単純な質問ですが、高知から瀬戸大橋経由で運送していますが、鳴門経由で行くより、瀬戸大橋経由の方がよろしいのかという点と、今回、荷さばき所を広く使えるときにパイロット実験をしたということですが、積み込み中の待ち時間はあるのでしょうか。ずっと動きっぱなしであれば短縮は不可能でしょうが、待ち時間があるなら、荷さばきスペース次第では、さらに短縮できる方策も考えられるかと思うのですが。</p>
事務局	<p>ご指摘のとおりです。積み込みのところでは、車両の前に荷物が来たら積み込みを始めて、次の荷物がなければ手待ち時間となります。ですから、約4時間半の間、ずっと動いているということではありません。イメージとしては、2時間半くらい積み込みの作業をして、残りの2時間くらいは手待ち時間というような、これが通常のパターンのイメージです。つまり、ある程度、荷さばき場にあらかじめ貨物がまとまって用意され、かつ、荷さばきスペースも確保できれば、手待ち時間をより圧縮することができると思います。</p> <p>もう一つ、高速道路のことにつきましては、高知方面からの輸送では、</p>

<p>四国運輸局</p>	<p>農産品以外でも、だいたい瀬戸大橋を経由するケースというのが主流のようでして、このあたりは高速道路料金に関係もありますし、様々ありますが、農産品の方は、瀬戸大橋経由がほとんどということでした。</p> <p>結論としては、先ほどのスペースの問題などで、これ以上短縮ができないということでしょうか。あるいは、もう少し、工夫によっては短縮できるということでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>これについては、もう少し短縮できる可能性もあると思われます。今回は、きっかけとして、火曜日と土曜日というところからスタートしているわけですが、これももう少し、あと10分とか15分とか更に細かな改善を積み上げていくことで、拘束時間を圧縮することができると思いますし、火曜日と土曜日以外の曜日でも、1つめの荷物が入ってくる時間帯が、日によってばらばらですから、例えば、集荷の車が何時くらいに入ってくるのか、あらかじめ運送会社の方に連絡するなど、もう少しきめ細かくコントロールすることで、圧縮できる可能性があると思います。</p>
<p>支局次長</p>	<p>その部分でITを活用した連絡、例えば、インターネット上で同時に実運送事業者と発荷主の情報共有を図ることができれば、もっと上手くいくということでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>そういったITを上手く活用していく、非常に重要なところだと思われます。今、AIとか人工知能的なものがいわれていますが、繁忙の時期とか、農産品の種類とかによっても、1つ目の貨物が到着する時間帯に、それぞれ特徴があるようです。そういった過去データの統計から、ある程度バースの接車時間を見定めていくこともできるのではないかと思います。</p>
<p>横川座長</p>	<p>そのほか、何かありますでしょうか。</p>
<p>長瀧委員</p>	<p>火曜日と土曜日に限定されていますが、その曜日に当たったドライバーの方だけ限定のような話になっている気がします。ドライバーのローテーションなど、均等にこの効果が受けられるのでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>そこが非常に難しいところでして、現状では火曜日と土曜日に当たったドライバーだけが、時間短縮効果を得られるような状況にあります。ただ、他の曜日にも先ほど申し上げましたように、1つ目の貨物が到着する時間帯が遅くなるケースがありますから、そういった状況なども、今後ITを活用する中で、更に圧縮化できる、そういった検討が行われると思われます。こういった火曜日、土曜日の実証実験の成功をもって、今後他の曜日にも展開することで、他のドライバーにも影響・効果を発揮していくことができると考えています。</p>
<p>竹下委員</p>	<p>結局、土曜日と火曜日となっているのは、日曜日と水曜日が市場の休みとなっている関係で、関西・名古屋方面の出発がない。要するに市場</p>

	の休みの関係だけです。
谷山委員	土曜日と火曜日ということですが、1日何台くらい関東方面に行ったのでしょうか。
事務局	時期にもよりますが、今回の2月の時期は約25台。繁忙の時期になると車の台数もかなり増えます。2月は比較的繁忙の時期にあたります。
四国運輸局	25台も出ても、少量多品種運送になってしまうのですか。
事務局	そうです。
四国運輸局	運送業界の人手不足、トラックに限らず、バスもタクシーも不足しております。今回、積込専門作業員の実証実験をされていますが、積み込み作業が4時間くらいありますので、例えば高卒の方を雇われて、3年程度この作業を経験した後、トラックに乗務するという形で育成していくという方策は考えられないでしょうか。
事務局	そういったことも十分あると思います。特に農産物の輸送は、いかに積み込みを効率的に早く正確に行うかという技術とか経験がかなり重視されています。高卒ですと、大型免許は21歳まで取れませんので、その期間中は作業員として経験を積んでいく。特に補助作業員としてやっていく形になっていくと思います。実際に今回ご協力いただいた運送会社さんでは、関東方面だけでも1日に10台くらい車が出ていくというような状況ですので、高卒の方を採用して、1台のみならず複数台、作業を経験させることで、運転の前段階での経験を積み上げていくことは非常に良いことだと思います。現状では、高卒の新卒採用がなかなか難しい状況にありますが、採用がある程度できるような状況になれば、このようなキャリアプランで人を育成していくのは、非常に効果があるのではないかと思います。
横川座長	ありがとうございます。
支局次長	先ほど作業員の積み込みの件で、運転手がどこに積み込んでいるのか把握できないということでしたが、例えば、箱の色を変えるなど工夫すれば可能ではないかと思いますが、そういうことではないのでしょうか。
事務局	そのとおりですが、大体30～40種類くらいの段ボールがあり、実際どうやっていくのか、なかなか現場でも苦慮しているところがあります。
支局次長	単純に考えて、3、4カ所の卸し場所があって、トラックによって段ボールの外で荷物と車両の編成を行い、箱の色だけを分けておけば、後は運転手さんが実際積み込みを行ってなくても卸すものはこれです

	<p>よと分かる、ということですよね。</p>
事務局	<p>箱の色でもあるとか、一目で見れば分かるような大きめのシールを貼るというのも一つの解決策です。</p>
四国運輸局	<p>報告書概要版の「5. 結果」で改善前の積込作業時間のところ、バースコントロールと作業員の設置、4時間15分と4時間45分の差がありますが、この差は何でしょうか。また、今回パイロット事業を実施して、集団は今後も引き続き実施していくということでしょうか。</p>
事務局	<p>1つめの、バースコントロールと積込作業員の設置、これらについては両者は関連性が全くありません。完全に別々の取り組みということで、切り分けて捉えていただければと思います。</p> <p>2つめの、今後こういった取り組みを継続して行くかどうかという点ですが、まずバース接車コントロールについては、継続的に行うメリットがあるだろうというようなご意見がありました。今後、特に火曜日と土曜日に定着化させていくためには、台数とか、あるいは他の業者さんとの調整が必要です。さらに、今回は実証実験ということで1事業者だけの取り組みでしたので、これを他の事業者へ展開していく場合、更に調整作業を行いながら、取り組みをしていく必要があるだろうということで、課題も明らかになっております。よって、バース接車コントロールについては、将来的に取り組みが継続される可能性が強いと思います。</p> <p>一方、積込作業員の設置については、荷卸しの時に、どの荷物をどこに積んだのかわかりづらいということで、荷卸しの時の作業効率が悪くなるということ、かなり危惧されておまして、こちらについては輸送品質といいますか、要は、間違いなく、速やかに、決められた段ボールを取り卸す。こうした作業を確実にできないところで限界を感じておられまして、こちらの方はちょっと難しい感触です。ただ、先ほどの、段ボールの色を変えとか、あるいは何らかのシールを貼って、はっきりと区別できるように、といったご指摘に関しましては、対象集団の皆様にフィードバックをしていこうと思っております。</p>
横川座長	<p>まだまだご意見があると思いますが、後の議題との兼ね合いもありますので、議題2の方に移らせていただきます。「議題2. 中央協議会での検討事項について」高知運輸支局から説明をお願いします。</p>
<p><b>II. 議題2</b> 事務局</p>	<p>(「議題2. 中央協議会での検討事項について (抜粋)」説明)</p>
横川座長	<p>盛りだくさんの報告をいただきました。ありがとうございました。ご質問ご意見がございましたら、どうぞ。</p>
岸委員	<p>パイロット事業に関しましては、皆様に本当にお世話になりました。ありがとうございました。</p>

横川座長	ありがとうございました。
竹下委員	<p>零細企業にとって、ドライバーがいないのはどうしようもないわけで、今春の引越の仕事も、ほとんど断ることになる。今年は、引越の料金も元請けの段階では随分高いが、下請けには去年と同じ金額で出す。結局どこで取るかという元請けで取っていく。それと、連結トレーラーに予算を下ろしても、零細企業はそんなことはできないわけです。小さいところを助けるという気持ちで、もっと勉強していただきたい。零細企業についても、これからも残していかなければならないし、ドライバーも確保しないと仕事にならないという状況ですので、予算とかを見ても、もっと検討していただきたいと感じました。</p> <p>私どもの、ただ一つのお願いは、高速料金を、早急に、全時間帯へ深夜割引率を適用していただきたい。そうすれば、運転手の労働時間は、月に20～30時間は、完全に短縮できますので、是非ともこれをお願いしたい。</p>
II. 議題3	
横川座長	<p>貴重なご意見だと思います。</p> <p>その他いかがでしょうか。それでは、議題2の方については終了させていただきます。議題3「その他」について、事務局からは特に無いとのことですので、この機会に、各委員の皆様、ご意見等ございましたらお願いいたします。</p> <p>特段ないようですので、以上で本日予定されていた議題はすべて終了いたしました。マイクを事務局にお返しいたします。</p>
事務局	<p>本日は、ご多忙中熱心なご議論いただき誠にありがとうございました。これにて第7回のトラック輸送における取引環境・労働時間改善の高知県地方協議会を終わらせていただきたいと思います。</p>