

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

定刻になりましたので、ご案内のとおり第3回長野県地方協議会を開催します。

冒頭、導入説明として暫時、事務局より私、長野運輸支局首席の宮本がお話しをさせていただき、北陸信越運輸局自動車交通部長の齋藤より開会の挨拶、その後、議事に入る段になりましたら小山座長に進行をお願いし、会議終了は11時前を予定しています。

はじめに、所属先の法人・団体の人事異動の都合により、委員2名が変更となっています。当協議会の設置趣旨・目的にご理解をいただき、前任の引き継ぎにより快く委員就任をお受けいただいた、お二方をご紹介します。

日本通運株式会社 長野支店長 加藤 様

全国農業協同組合連合会 長野県本部 総合企画部 部長 山崎 様

今後ともよろしくお願いたします。

そのほかの委員のご出席につきましては、議事録に添付しております「出席者名簿」及び「席次表」をもって代えさせていただきます。

次に、当開催に至るまでの経緯を簡単にご説明申し上げます。

前回協議会にてパイロット事業の対象集団の候補選定が事務局に一任されて以降、事務局において候補選定したうえで、8月17日から9月2日にかけて座長をはじめ各委員一人一人をお訪ねし、次のとおりご説明申し上げ、各位ご了承を得ているところです。

- 一、パイロット事業の対象集団は、資料1「パイロット事業対象集団構成名簿」のとおり、「発荷主 マルコメ株式会社 様、元請け運送事業者 長野通運株式会社 様、下請け運送事業者 東信運送株式会社 様、着荷主の選定なし」とすること。
- 一、これに、国土交通省北陸信越運輸局とコンサル業務の請負契約を締結したPEC協会株式会社 様 を加え、資料1の2枚目中段の黄色塗色記載のとおり、会議体を構成しパイロット事業を進めること。
- 一、全国的にも荷主の協力の取付けが難航し対象集団の選定が遅れており、年度内の実質的な事業実施期間が限られていること等、長野県も例外ではなく、着荷主の選定がないことについては、やむを得ないこと。
- 一、9月時点での今後のスケジュール感として、「早々に対象集団の会議体において事業着手」及び「パイロット事業の中間進捗を主たる議事とする第3回協議会を12月上旬に、同事業のとりまとめ最終報告を議事とする第4回協議会を翌年3月上旬を目途に開催」すること。

これら承認を受けて、10月3日に対象集団構成が一堂に会し、コンサル請負事業者が会議体を設置し、事業着手されています。

なお、初回会合の当該日は、便宜上、事務局も同席し、事業実施にあたり、

- 一、全国的にも着荷主の協力が得られた都道府県が約半数しかなく、9月7日に開催された第4回中央協議会においては「もっと着荷主の参加を促す必要がある。」との委員発言もあったところ。
- 一、着荷主の選定がなくても、当然のことながら着荷主までを意識しての事業実施でなければその実効性が確保できないことから、会議体においては、事業趣旨・目的である発着地間の総体的な労働時間改善に

及びまでの十分なご議論をお願いする。

- 一、小山座長からは、当初より、1億総活躍社会を打ち出し女性の活躍も求められているところ、業界が先細りしないためにも女性の取り込み視点も必要ではないかとのご意見をいただいております、事業実施方に反映できないかご検討をお願いする。

などの意見等を付しております。

ここで、対象集団にご参画いただき、お忙しい中委員外でのご出席を賜っております2名の方をご紹介します。

長野通運株式会社 代表取締役社長 宮崎 様

PEC協会株式会社 主任研究員 田中 様

最後になりますが、今年度事業の履行期限は、資料1 最終頁の黄色塗色記載のとおり国と請負事業者との契約上、来年の3月24日までであることを申し添えます。

以上です。

それでは、北陸信越運輸局自動車交通部長 齋藤 より開会のご挨拶を申し上げます。

**齋藤 委員代理（北陸信越運輸局自動車交通部長）**

北陸信越運輸局自動車交通部の齋藤です。

本日は、運輸局長の代理として出席させて頂いております。

委員の皆様方におかれましては、大変お忙しい中、本協議会にご出席頂き、誠にありがとうございます。

皆様方には、日頃より私どもの労働行政並びに国土交通行政に、格別のご理解とご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

トラック輸送における長時間労働等につきましては、これまでの協議会の中で、トラック輸送状況の実態調査などにより、その実態や問題点等について共有されているものと思います。

先頃、厚生労働省、国土交通省及び全日本トラック協会で、トラックドライバーの長時間労働改善に向けた取組の一環として、荷主企業の皆様に向けた「改善基準告示」及び「荷主勧告制度」のリーフレットが作成されました。

これは、トラック運送事業者には守るべき労働時間のルール「改善基準告示」がありますが、それを知らなかったという荷主企業の声も聞かれます。また、荷主の指示等を背景に、この告示に違反する過労運転等が見られる場合に、国土交通省が荷主名を公表する「荷主勧告制度」もありますが、その知名度はあまり高くないのが実情です。

そこで、トラックドライバーの長時間労働の改善を行うには、荷主企業の皆様の理解と協力が不可欠であり、荷主の皆様にも、トラック運送に係る法令等の理解を深めていただくことも重要とのことで作成されたものですので、よろしくお願い致します。

さて本日は、今年度取り組まれている、長野県におけるパイロット事業の概要や進捗状況について、事務局から説明があると聞いております。

このパイロット事業により、トラックドライバーの長時間労働の原因となっている、運転時間、手待ち時間、荷役作業時間の問題点や改善策を洗い出し、取引環境・労働時間の改善につなげていきたいと考えています。

本日は、皆様方の十分なお議論により、この事業が実効あるものとなりますようお願い致しまして、開会の挨拶とさせていただきます。

本日は、よろしくお願いいたします。

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

テレビカメラでの撮影は、ここで終了させていただきます。

これより議事に入ります。

小山座長、よろしくお願いいたします。

小山 座長（信州大学名誉教授）

おはようございます。

それでは、議事次第に沿って進めて参りたいと思います。

議題1「パイロット事業の実施・進捗について」、P E C協会株式会社 様よりご説明願います。

田中 主任（P E C協会株式会社）

資料2により説明。（約30分）

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございます。

P E C協会より説明のありました事業実施・進捗について、委員各位からは忌憚のないご意見・ご質問等をいただきたいと思います。また、パイロット事業の会議体においては、よりよい事業となるようにできるものは反映していただきたく、質疑応答がありましたらよろしくお願いいたします。

お一人様あたり1回の発言は3分程度、全体の時間枠は60分程度を目途としております。

まずは、委員でもありまして対象集団でもあります古畑委員（マルコメ株）からご発言いただきます。

古畑 委員（マルコメ株）

今回のパイロット事業の取組みとしてやらせていただいておりますけれども、P E C協会の田中様からいろいろとヒアリング等を進めて資料をまとめていただいておりますが、その中でちょっと気になる点としては、長野通運様の倉庫というのは、われわれマザーセンターでそこに一括して製品を格納して、そこから出て行くという中で、入庫する、要は横持ちは、一日中行っております。出荷する際も遠方は午前中ということで、同時にマザーセンターで行っておりますので、果たしてこの（提案の）時間どおりにいけるのかなと。

あと、Aの横持ちドライバーの拘束時間、1便目が6時50分発というところも、朝の資材を、われわれの部品を入れてもらう、これは朝早く入れてもらわないと生産に支障をきたすというところから、1便目に入れて、その後積み残しの物があれば積んで出て行くという中身でやっておりますので、このところも果たし

てできるのかな、やってみなければわからないという状況になっております。

Cの改善の中で気になっているのが、荷下ろし時間の短縮ですね、「長野通運さんは店舗別ピッキングを行う」ということが書いておりますが、この店舗別というのは、もうお客様のことを言っているものでよろしいのでしょうか。よろしいですね。（PEC協会/基本的にはそうです。）この関東の所はDC、ディストリビューション・センターですので、この出発する時点では、まだお客様の受注はいただけていない状況です。在庫をしておいて、注文が来たらそこからすぐ出せるということからですので、この時点でこのお客様に行くからというのはなかなか厳しいもので、実際、この関東の部分というものは、今日であれば10時半まで各お客様からオーダーをいただいて、翌日の午前中に納品をしますという、ディー・プラス・1（D+1）というのがわれわれ今基本的な流れでお客様からオーダーを受けている状況です。その中で、そのオーダーがあったのを引かれてから、そのセンターに補充をするのを長野通運の方をお願いして、幹線で在庫補充するということでやっていますので、店舗別に分けて行こうというものは、なかなか細かくは行けないなとちょっと今感じてはおります。

それは、受注側としての意見ですので、私と他の実際のところから違うというものはあると思いますが、私からは以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございました。

それでは、運送に関わります朝場委員からお願いします。

朝場 委員（東信運送株）

今わたしどもの実際に運行しているレイナーは繰り上げてそれでご説明いただけてますが、今はその店舗別ピッキングとはですね、これ、DC、栗橋ということでもいいですか。（PEC協会/はいそうです。）そこで、栗橋で、つまり、店舗別にピッキングをしているということなんですね。（栗橋に）行くまでは当然商品別ピッキングで行っていて、これも毎日かなりの台数になんですが、毎日、その栗橋のDCで行ったものと、それからもう到着している前にピッキングが始まっているんですかどうか。

田中 主任（PEC協会株式会社）

DCの茨城県の方は、午前中がまず入庫する、長野から商品を運んできた物を入庫する作業をまずしている。午後になったら各店舗別に納品をはじめて、翌朝出発するという流れで（行っている）。

朝場 委員（東信運送株）

要するに、当日に入った物がピッキングをして、実際にお客さんのところに、店舗に配送するのは翌日配送している、当日配送しているんじゃないかと（ということか）。

田中 主任（PEC協会株式会社）

今であれば、午前中幹線車両が茨城に入って、今の時点であれば倉庫に入って、その後、マルコメから本日の受注オーダーを午後1時まで結果を送って、そこから、もともとあらかじめ在庫してある在庫から先入れ先出し別にピッキングして準備して、翌朝に出発する。その午前中までにお届けするような流れでやっています。

朝場 委員（東信運送株）

そうすると、マルコメさんのお客さんからのオーダーストップというのは、何時までに入ってやっておられるのか。

田中 主任（PEC協会株式会社）

受注のオーダーは基本的に10時半までにオーダーをいただいて、お昼近辺に各出先のセンターにデータを送ると、（商品が）抜かれるんでそこに補充してくださいというデータが今流している、幹線の移動する商品のデータというふうになります。

朝場 委員（東信運送株）

なるほどね。それでは、実際とまたあわせて考えてみます。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございました。

続きまして、長野通運の宮崎様、お願いします。

宮崎 社長（長野通運株）

はい、ありがとうございます。

細かなところを見ていくとですね、諸々あろうかと思しますので、全体の概念としてのお話しなんですけれども、結局、ババ抜きババを誰が引くのかという問題だと思うんですね。

リフトで集めておけば車への積み込みは早くなる。倉庫から出してきてリフトで運んでくる時間があるんだから、あらかじめ集めておけばいいじゃないか、というのは確かに。だからそれは、トラックの積み込み時間のみを見れば、当然そうだという話になる。

一方で、リフト作業者は、2台車に積んでいるのと同じ作業量なんですね。要するに、どこかに一度置くというのは、置いた場所が借り置き場所であろうがトラックの荷台であろうが同じことですから、仮に置くというのは、リフトマンからすると2台の車に積み込んでいるのと同じ労力、同じ時間が発生するということなんですね。だから、トラックに積み込むのが早くなればという観点からでいけば、確かにそのとおり、短縮になるでしょうし、そうすると、倉庫作業者の拘束時間、労働時間は当然延びるという話になるということができる。

それから、最後の案に出てきましたけれども、持って行った先でなるべく早く降ろしたいよねと、おっしゃるとおりですね。今、現状何で時間がかかるかというと、パレットの上に荷物が、例えば、マルコメさんも商品はたくさん種類があるわけですね。それで、一つのパレットの上にあれを10ケース、これを5ケース、あれを20ケースと集積して積んでいくわけですね。そうすると、持っていった先では、そのまま保管するわけにはいかないの、商品毎に別々のパレットに仕分けをする作業が発生します。それを誰がやるべきかという話なんですよ。結局、先方さんは、持っていけばドライバーさんにやってもらえば、その分手数が自分のところだけは減るということになりますから、それはドライバーがやって下さいよという指示の中で、結局、ドライバーが行うという話になります。でもそこには、運賃の問題ですとか、諸々の成果配分を誰が受け取るのかという問題と複雑に絡みますので、例えば、行った先で、その作業は行った先がやりましょう、

パレットを降ろした時点で作業終了なんですというふうになれば、行った先でそれぞれの皆さんが手待ちなくすぐに帰ることができるという話になるかと思います。でも、分けなければいけない物は分けなければならないということになると、誰がどの時点でどの作業をやるかという、分配の問題というかですね、作業を誰がやるんだ、まあ、ババ抜きと言うんですけど、自分のところは楽しみたいわけですね。その中で、その各業者同士の綱の引き合いというか、そういう側面があるので、そういうところが合理的に作業できる環境を整えたいというふうに思いますし、これ、私どもが常々提案しているんですけど、行った先ではそのまま降ろさせてください。仕分けはそちらでやって下さい。その代わりに、荷物を傷めたとき、何か諸々発見された場合には、弊社の方で責任を持ちますよ、というような話もさせていただいているのですが、ともにも直さず、それは先方さんの仕分けの手間が増えるという話になりますので、そんなことを含めながらトータルで諸々の作業が合理的に行う環境が実になればいいというふうに思っています。

いずれにいたしましても、われわれにとっても、諸々の作業が合理化されることはとてもありがたいことでもありますし、それは荷主さんの役に立てるということですので、できることできないこと諸々あろうかと思えますけれども、根本的なことから考えながら改善点を見つけていきたいというように考えております。私の方からは以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございました。

続きまして、日本通運の加藤委員、お願いします。

加藤 委員（日本通運株）

改善案についていろいろと提示していただいて、ありがとうございました。私もいろいろと聴いていて若干の疑問というかありますので、何点かちょっと課題として挙げさせていただきたいと思います。

まず一つ、16頁の改善案、朝の1便のトラックを夜のうちにマルコメ様の構内に置いておく案ですが、ここでひとつおもしろいなと思うんですが、一つ問題として、ドライバーはどうやって長野通運さんに帰るのかということ。置いて帰るわけですから、何か長野通運さんの別の方が迎えに来るのか、それとも、バスか何かで帰ってくるのかと。それから、トラックの鍵をどうやって管理するのか。マルコメさんに預けてしまってもいいのか、それとも、長野通運さんに持って帰るのか。もし、持って帰った場合、何か緊急事態が起きたとき、車を動かさない話になります。これが16頁に関する疑問ですね。

それから、第2案の20頁のところ、いろいろと改善案が出ていますが、積み込み時間の平準化をするために、朝から、午前中から積み込み作業をするという案ですけれども、これ幹線ですよ。（P E C協会/はい。）そうしますと、トラックドライバーの待機時間は削減されますけれども、その分その方は、おそらく夜走るんですけれども、入ったら出てこなきゃいけないとすると、総拘束時間は増えるのではないかなと疑問があります。したがって、要は、積み込みをするときのドライバーと幹線を走るドライバーは別だという案であればいいんですけど、同一ドライバーがやるのであれば、かえって拘束時間は増えますよというところ。そこについて、ちょっと検討をお願いしたいと思います。

それから、積み込みの案の仮置き案ですね。これについてですけど、先ほど宮崎社長からもお話があったとおりで、リフトマンの逆にその拘束時間、労働時間についての考察が必要になると、これから雪が降るシーズンを迎えるにあたって、仮置き場の状況は大丈夫ですかと。地べたに置いておいて雪が降ったら濡れてしまいますので。それが問題点というのを検討していただければいいかなと思います。

それから、最後の案。朝場社長からお話があったとおりですけれども、私からは、もし仮に店舗別ピッキングが実施できた場合であったとすると、間違いなく積載効率は落ちると思います。したがって、これについて、例えば、今11台で運んで行けたのが13台になったというときの物流コストはだれが負担するのという問題については、ちょっと考えていただいた方がいいかなと思います。私からは以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございました。

それではですね、次は、長野県経営者協会の水本委員、お願いします。

水本 委員（長野県経営者協会）

水本でございます。

ご提案いただいたものについてですね、いいんではないかなと思うのですが、実際今皆さんのお話を聞いてますとですね、私もちょっと実際の場面がわからないものですから、今後についてみますと非常に問題もあるんだなという気がします。

ただ、ひとつの案という形で前向きにこれを実現していただければ、今よりは少しは可能なのかなという気はしております。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございます。

次はですね、長野県経営者協会の佐々木委員、お願いします。

佐々木 委員（長野県中小企業団体中央会）

今の水本専務さんおっしゃるとおりで、私もですね現場をよくわからないものですから何とも言えないのですが、例えば、24頁のですね、先ほど短縮の話があって、レイソウコの話もあったのですが、要するに最終的には、さっき宮崎さんが言われたとおりだと僕は思っていて、その話を聴いてなるほどなと良くわかったのですが、何れにしても、ドライバーのかかわりをどうするのかというのがメインかなと。そういう中で、ちょっとよくわからないのが、22頁の囲ってあるこれは、レイソウコなのですか。

田中 主任（PEC協会株式会社）

これは、レイソウコではございません。今やっている作業の現状です。

佐々木 委員（長野県中小企業団体中央会）

そうですね。そうすると、今度は、24頁の新しくレイソウコを造るということですね。そういうことも踏まえると、その辺は経営者の皆さんが考えることなんですが、何れにしてもですね、12月から1月にかけての対応の仕方の中でどうやっていくか重要なことだと思いますので、実験をやっていただく中でいろいろと検討されていくといいのかなと私は思っています。以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございました。

引き続きまして、JA全農長野の山崎委員、お願いします。

#### 山崎 委員（JA全農長野）

はい。私は、現場は知っているわけではないものですから、詳しいことは良くわかりませんが、先ほどの宮崎社長さんのおっしゃるそのババ抜きというような説明が非常に良くわかるんですね。どこかにし寄せがいく、どうやって解消するかが、やっぱりキーポイントかなというふうに思います。

それと、22頁のレイゾウコにしてもですね、こういった施設を造るということによって、またコストがかかる。これを、こういった効率化によってイニシャルコストが回収できるかどうか、そういった点も検討が必要なのかなと思っています。簡単ですけど以上です。

#### 小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございました。

最後になりますけれども、全運輸労働組合の町田委員、お願いします。

#### 町田 委員（全運輸労働組合）

お疲れ様でございます。町田と申します。作業改善のご提案という部分で、資料の3点だけで物事を申すと言うような形でね、大変失礼な言葉になるというときには、承諾していただきたいと思います。

全体的にね、提案された部分において、長野通運の宮崎社長に一度お聞きしたいんですけど、この提案の中でね、全体的にマルコメさんに携わった従業員の分は、10名または15名という部分で、年間を通してどのぐらいの時間を削減できるような提案スケジュールとなっているのか、ちょっと教えてもらいたいなというのが一つと、あと、実際ちょっと個人的な感覚で言って、生産性の数字の計算のスタートというのはどこの県でもやるだけけれども、あまり好きじゃないですね。だからこういう形での、これ実が出るという部分の生産性の数字だと思うんですけど、その中で、例えば、季節の繁忙であって、時期的には11月、12月、1月という部分においては、鍋の料理もするだろうけど、味噌も相当造って売り上げて、期間の部分において算出したときのね、作業工程という部分を一時的に、例えば、夏とか秋とか同じ工程で仕事をしていってもスケジュール間に合わない。その点はどういうふうにお考えなのかということと、最後にはですね、一番非常に私も感じるのが、仕事のできる人とできない人という言い方はちょっと変ですけど、要領のいい人と悪い人がいることにおいて、先行きその、要領のいい人というのは後片付けも終わって早く帰れるんですけど、最後の部分に、荷下ろしの部分でね、一人でやるより集まったときに、その部分で非常にね、無駄の時間が創出するという部分もあると思うんですけどね。その中で、コスト的に非常にかかるスケジュールがあることにおいて、もう一度この提案で実際どうなのかなという点で、宮崎社長にお話しいただければいいかなと思います。よろしくをお願いします。

#### 宮崎 社長（長野通運株）

はい、ありがとうございます。

私の答えが的を射たものになるかどうかどうかちょっと何とも言えないんですけど、まず年間の時間についてですけども、これはもう単純に頭数との比較だけですね。仕事量については、その日の仕事はあるだけあるわけですから、それが短い時間で済むか済まないかということになれば、単純に頭数を増やしていく、こういうこと以外のなにものでもないということになろうかと思っています。ただし、会社を構成するメンバーが増えるということは、結果的にその仕事をシェアしていくとイメージにもなってしまう話になりますので、そうすると、繁忙の時期はいいとしても、忙しくない時期はあなたは仕事やりませんよというわけには当然いきませんし、時間あたりその生産性上げるのは当然なんですけれども、給料は欲しいと、僕はバッチリ働



いて、時間長くてもいいから給料欲しいんだという方もおいでになれば、そうはいつでも休みもあったほうがいいし定時に帰れたほうがいいやと、別に給料はそこそこでもいいですよという方もおいでになれば、まあでも、弊社の場合は、なるべく一生懸命働いてみんなで給料ガッチリ稼ごうぜという色合いでやっていますので、結果的に暇な時期になると、人数が増えるということは仕事が少なくなっていくことを意味しますので、そこら辺のそのバランスも組合とも話をしなければいけないというところなのかなというふうに思います。それが一点です。

それから、季節的な変動については、当然あるんですけど、3番目の質問のできる人でできない人、要領のいい人悪い人のこととリンクしてくるかもしれないんですが、弊社のシステムでは、誰がやっても同じ仕事になります。同じ成果になります。弊社の仕組みというのは、人に考えさせない、人は間違いを犯す動物なので、一切考える余地がないという仕組みを構築しております。したがって、誰がどういう作業をするかは、機械から勝手に指示が来ますので、要領の良い悪いことと一切リンクしてこないというのが実態です。なので、熟練を必要としないっていいところがある反面ですね、仕事やってもあまりおもしろくないだろうかと、要するに熟練もへったくれもないんですね。誰がやっても同じことになるので、熟練者というのは存在しないということになります。だから、機械の一部になっていると、人間が機械の一部になっているイメージで、それはその仕事に対しての、俺は他より仕事ができとかいう達成感の部分ではちょっと欠けるところがあるかもしれません。しかしながらですね、忙しい時期にアルバイトでも何でも、慣れていないと慣れているというのは、端末の装置を使えるか使えないかだけの話ですので、携帯電話を使えるぐらいの方だったら、すぐに半日もあれば皆さんと同じような作業ができるという環境になっております。なので、2番、3番というところについては、システム上の問題としてある程度は解決でされているところだというふうに自負しているところです。こういうのが実態です。

お答えになりますかどうか、以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

よろしいですか。ありがとうございました。

もうちょっと時間がありますのでどうぞ。

朝場 委員（東信運送株）

全体はですね、なかなかご苦労されたり、実際に現地に入って調査をされてですね、こういう報告をされているんですが、今わたしたちもが実際にやっておっている者からちょっと具体的にですね、お話ししますと、まず、店舗別ピッキングにやった場合ですね、発地で店舗別ピッキングにするとですね、例えば、栗橋のそのDCに行ったときにはピッキングは何もないわけですね。3、5日分の在庫をもってピッキング作業をしているという状況のようなんですけれども、当日配送をやっているに考えてはいたんですけど、翌日配送なんですね。かなり、ピッキングして配送するというその時間帯というのは、結構私から見たら余裕がある。当日配送であれば、その当日に到着してから各方面別に全部お客さんに配送するというふうに考えるんですね。これでピッキングを長野でやって、ていった場合には、翌日にはもう夜中のうちに着きますんで、全部翌日には配送ができちゃうということになると思うんですけども、ただ、途中でのそのオーダーが、13時がストップだとすれば、その間にギリギリに入ったものが配送できるかということ、ちょっと長野—栗橋ではね、できないとそういうふうな問題、お客さんに対するサービスがあって現地で店舗別ピッキングをしていると思うんですけど、その辺のところをですね、どういうふうに対応するか、マルコメさんのお客さんの方が非常に不便をしてしまうと、早く処理してというときには、デメリットとなると思うんですけども、現地で半日以上待っているということについては、ほとんどだいぶ無くなると、そうするとですね、その栗橋のDCの場合には、全体を受けてピッキングをやり、デリバリーもやり、保管もやるというようなことの、付加価値ですかね、生産性が、ピッキングがいらなくなっちゃうと、保管もいらなくなっちゃうと、デリバリーだけだというような、例えばなったとすれば、ある部分では理想なんですよ。その辺の技術的なこと、現在やっていることとどう符合するのか、かえってデメリットが多くなったら、具体的にすぐ解決できないのであれば無理であろうと思うんですけども、店舗別ピッキング、私どもやっておりますけれども、でも

同日配送、本当に午後3時頃にですね、オーダーストップかけられて、それからピッキングして配送するっていうようなことがあるんですね。これは、地元でございますのですぐ対応できるんですけども、現地に行ったときに果たしてどうなのかというようなこと、これは心配にはなりますけれども、ただ今度、長野通運さんでトータルピッキングするものを店舗別にピッキングするっていうと、これまあ、人の問題もありますけれども、システムを使っていた場合には、そんなに難しくないのか、あるいは、システムを使っているひとをふやさなきゃいけないかたちか、そういう問題があるかと。

どこか、時間の短縮やらコストの問題、生産性の問題を総合的にですね、考えて、どこか改善していくポイントを見つけてね、いろいろな改善法があると思うんですけども、一点に絞って、待ち時間が長いとか、そういうものの一番問題があるところがどこであるかということ洗い出して、それに近いところで、お客さんの方もマルコメさんの方も都合が良くなると、通運さんの方もそんなに人やお金をかけなくてもシステムで対応できるかと、具体的にそういう話をね、どこか一点絞ってですね、やっていくと、マルコメさんのパイロット事業としての成果が早く出せるんじゃないかと思うんですね。そんな感じがするんです。だから、ただ、いいとか悪いとか、デメリットがあるとかっていうものを、どこかやり方ですかね、方法について、改善することについて、どこか絞ればですね、何か一つまとまってくるものがあるんじゃないかとなと感じがするんです。

私は、PECさんの方で店舗別ピッキングというようなことの具体的な提案がね、あって、私も当初からそんな感じがしておった。かなり鋭いところは提案しているのかなという感じはするんですが、当日と翌日の配送とか、それぞれの生産性が落ちてしまうとか、時間がかかってしまうとか、マルコメさんそのものは、私、これでやればコストは下がると思う。そういう感じをしているので、ちょっと具体的にお話しさせていただきました。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございました。

今まで委員からいろいろな意見をいただいておりますけれども、今の朝場委員の件に関して、古畑委員はどうでしょうか。

古畑 委員（マルコメ株）

店舗別ピッキングとかのお話しがありましたけれども、実際今回は、その在庫型DCなのでですけども、実際にですね、DCする側はですね、店舗別ではないんですが、エリア、県別ピッキングは仕掛けはしているはずで。一つそのエリアに行って、そこでまた店舗別に分けていく。われわれでお願いしているところというのは共同配送という、いろんな食品メーカーさんと相乗りしていますので、こちらの方で店舗別でピッキングをすればそれはそれで早いんですけども、実際のところはまたばらしてそこで相積みをしていきますので、向こうの方では確かに最初のスタートでは早いとは思いますが、商品の重さによって組み替えをしていただいていることを、そのままもう一回向こう側の出先でシステムで組み直していただいておりますので、一応エリア別ということまではやってはいる状況ではあります。

小山 座長（信州大学名誉教授）

よろしいですか。ありがとうございます。

今、Cの荷下ろし時間の短縮ということで、ピッキングということで、PEC協会の方が、はじめて、何か、いや、そうだったのかということ聞いたというような感じがあったと思いますけど、ここで何か改善点、ヒントはありますか。

田中 主任（PEC協会株式会社）

はい。

今皆様の意見を伺いまして、私の店舗別ピッキングというのが、あまり具体的ではない提案だったと反省しました。宮崎社長から、パレットごとに分けるんですという話が出ましたので、分けているパレット単位で積むというのが、ひとつテーマになるのではないかと思いました。こういう形で積まなければ行けないというのは、店舗別ピッキングでというのはあまり具体的でなかったかもしれませんが、着いた先で仕分け作業が・・・。

宮崎 社長（長野通運株）

はい、ありがとうございます。

着いた先で仕分け作業があるということになればですが、その作業はできればない方がいいよねということになる中での話だと思うんですね。最初からそれぞれが別のパレットに載っていればいいじゃないかというそういう意味合いなんですよ。残念ながら一パレットに毎キロ数で10以上あったりするんですね。そうすると、その車両への積載効率を高めるということになると、パレットはできれば積まない方がいいですよ。ただし、バラで積んでいくという話になると、フォークリフトは使えないわけですし、積載効率だけ考えれば、パレットも何もなしでフォークリフトもないと、手で積んでいけば一番荷物がいっぱい積める。ただし、そうすると、荷下ろしをしたり積み込みをしたりというところの効率性が失われる。だから、パレットを利用するという事なんですよ。その中で、使用しているパレット枚数が増えてくるということになると、積んでいける量がどんどんどんどんそれに対して減っていくということを意味します。さらに、10ケースの物をですね、一つのパレットに載けて、それを車の上でどうやって効率よく積んでいくのかということになると、先ほど日通さんがおっしゃっていたように積載効率が落ちることとの問題になるということだと思います。だから、どの辺をとると、あちらを立てるとこちらが立たないので、どの辺をとると合理的なのかということでは言えいいんだというご理解いただければいいのかなというふうに思います。

それとさらに言うんですね、あれはレンタルパレットなんですよ。なので、JPRさん、レンタル、パレットを貸してくれる会社があります。そのパレットを利用しています。毎日千枚単位で持ってきて千枚単位で処分されていくという形になりますので、パレットの利用料というのも月に何百万という話になりますね。だから、その使用料を抑えるという意味合いにおいては、なるべくパレットの利用は少ない方がいいという背景もあって、複雑に絡み合っている現状があることをご理解いただければありがたいなと思います。

以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございました。

これに関連して、何かご意見はございますでしょうか。

今、PEC協会さんの方からは、実は店舗別ピッキングの提案は、あまり具体的な提案ではなかったということをおっしゃってますけれども、可能性としてはないわけでもない。要するに、一つの店舗に関してだけ専門に運ぶようなところについては。

宮崎 社長（長野通運株）

はい、ありがとうございます。

あらゆる可能性を否定しないということが大事だと思いますね。今あるかたちが完成形ではないわけですし、根本の部分からいろいろ考え直せば、可能になるという部分もあるだろうと思います。

店舗別ピッキングというのは、いわゆるスルー型と呼ばれるものが該当するかたちになるわけですね。DCと呼ばれる在庫型というのは、先方さんに在庫があるわけですから、食品は早く入ったものを早く出さなきゃいけないという原理原則がある以上、今日持って行って向こうに同じ在庫があったら、向こうから出さなきゃいけないわけですから、その日持っていったものをその日にお客さんに持っていくというのは事実上不可能だと思います。

だから、DC、在庫型センターではなくて、スルー型でのみ店舗型配送というのは該当するというのをまず前提としたときに、ですので、店舗別に分けるということが、われわれのセンターで先にやっちゃうんだということはかのうではあるわけなんです。例えば、共配だとお話しがございました、今マルコメさんから、例えば、マルコメさん以外の食品会社もいろんな製品をお客さんのところに持っていくときに、例えば、問屋さんに持っていくときってというのは、だいたい同じような問屋さんに行くわけですね。マルコメさんの商品も、他の、例えば、味の素さんとかいろんな食品メーカーがあるわけですけど、それを同じところに持っていくということで共配だという形になるわけなんですけれども、例えば、いろんな荷主さんが弊社を利用していただいて、マルコメさん以外にも共配だと、いろんな荷主さんが全部構内に入って、そこから持っていけば共配分のお客さんにいくものを一箇所から集められるんじゃないかと、夢物語かもしれないけれども、そんなような話も含めてですね、あらゆる可能性を否定しないで、こうしたらいいんじゃないか、ああしたらいいんじゃないかってことで、いろんなことを考えながら改善していく方向にいけないと思うので、いろんな結果が将来的に出せるように諸々検討していくということが、今すぐということではなくですね、大事なな思っておりますので、無理だと言ったら無理になってしまうので、いろいろ考えていければいいんじゃないかというふうに思います。

小山 座長（信州大学名誉教授）

今後のスケジュールとしまして、12月と1月に実際にやってみるということですか。

田中 主任（PEC協会株式会社）

はい。

宮崎 社長（長野通運(株)）

これはさすがにちょっと無理かなと。12月は一番の繁忙の時期でもありますので、ちょっと実験をするには、もうなんかすごいことになっているので、ちょっと難しいかもしれません。したがって、まあ、12月明けてですね、1月、2月っていう時期の中で、できることからというイメージでよろしいんじゃないでしょうか。

この額面どおりやるというのは、ちょっと無理があるので、われわれのできるところからというニュアンスでよろしいんじゃないのかと思います。

以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

他にご意見はありますでしょうか。

今、特に問題のあったのがCの改善案だったんですけども、AとかBを見ますとですね、かなり仮定というものが書いてありますけれども、この仮定は、そちらの関係者からして妥当の中でなんですか。

田中 主任（P E C協会株式会社）

そうですね。まず、Bのですね、どこからいこうかな・・・。

小山 座長（信州大学名誉教授）

例えばですね、80台、これ実際80台ぐらい。

田中 主任（P E C協会株式会社）

80台ぐらいというのは、聞いております。

宮崎 社長（長野通運(株)）

平均的にはそのくらいになるかと思えます。日によっては60台とかということなんです。平均値として、当たらずとも遠からずという数字であります。

田中 主任（P E C協会株式会社）

それから、実際90分、積み込みがかかっているというのは、日報からおった数字ですので、これが特殊かどうかわかりませんが、実際にあった数字を用いております。

それから、改善案Bの2の23頁に書いてある、仮に16.5分で積み込めるかというところなんですけども、これは、長野通運の営業部長の方に、積み込みを一時仮置きしていると10分か20分で積めるよねというのは、ヒアリングで聞いております。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ただし、16.5分というのは、無理ですよ。

田中 主任（P E C協会株式会社）

10分から20分で積めるというふうに聞いたので。

小山 座長（信州大学名誉教授）

そういう話でしたらわかるんですけど、16.5分って言っちゃいますと、30秒間の作業はなかなか難しいのでは、現実には、そう思いますが。

田中 主任（P E C協会株式会社）

16.5分で終わるといのがこの大前提になりますので、16.5分かかけなければいけないということで

はありません。

小山 座長（信州大学名誉教授）

そのような書き方にしてもらったほうが、16分以内とか15分以内とかですね、そういう書き方をしないとなかなか難しいと思います。

田中 主任（PEC協会株式会社）

はい、ありがとうございます。

小山 座長（信州大学名誉教授）

と同時に、例えば、レイゾウコが実現するとしましても49.5分、そこはちょっと。

田中 主任（PEC協会株式会社）

なるほど、申し訳ありません。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ほかにありますか。はい、どうぞ。

朝場 委員（東信運送株）

今のような話は今ここでさらに進めてね、実証実験をやってみるというのはね、全体の待ち時間がどうなったかというような、労働時間を短縮するという、確かに細かくいえば減ったと思うんですが、全体的にはそんなあまり効果といますか、実際こんなとおりにはいかないんで、延びても短くなることはまずないということと、それから、その宮崎社長が言うように、同じ作業を2度積み荷を崩してやる、瞬間的にはですね積むというときにはまとまっていればさっさと積めるかもしれないけど、2度同じ作業をするというのは不経済。

ですから、全体的に、長野通運さんに積み込みに入ったときに、待ち時間が出てくるというのは、いろんなケースで出てくるんですけども、われわれのような地元の業者であれば、はい何時に来て下さいといって積めるのであれば、そういう形になれば、その時間に行けばいいわけで、中には車はもっていく必要はないわけですね。一番中に車が入っているというのはアウトサイダーで、朝荷を降ろしてから、置くところがないから置く場所がある通運さんに入ってる。それが待っているわけですから、そのために待っているから労働時間だという問題があるんで、入らないで下さいとやれば、積む直前に行ったら待ち時間はなくなるのは、理屈の上ではそうなんです、その車をどこに置いておくのかという問題になるんで、その辺のところ、一番の待っているという感覚の時間なんです。ですから、労働時間に休憩時間ですと。午後の2時から積むっていったら朝10時に入っていれば、その時間は休憩時間か、あるいは労働時間かという問題が起きてくると思うんですが、それはもう管理ができません。70台も80台も100台も入ったら、どの車が何時に入ったってできませんし、ですから、そういう意味でね、私は今ピッキングのですね、そういう形のひとりいろいろな解決ができればですね、本当に何もいらなくなるというのがありますが、共同配送の面では、法律的にはマルコメさんの商品と他のものと積み合わせていることについては変わりはないですね。ですから、着荷のDCはそういう付加価値が減るといえることがあるんです。それでいいのかという問題が発

生してくるんで、現地に行くか、それは現地に行って話を聞いてくるとかしないと。いや、それは困らないということであれば、それは可能性がでてくると思うんですけども、その辺のところをもう少し詰めてきつとやられたらね、どうも話を聞いていると、宮崎さんのところのシステムは、店舗別ピッキングになってもものすごく負担がかかって困るということはないようには感ずるんですけども、私どもが同じことをしたら受けられません。それは、手作業のピッキングですから絶対受けられない。それは、優秀なシステムでやっていますので受けられるんで、それがやっぱり人が大勢いなければダメなんだということになれば、まあそれは問題なんですけど、どうもそういうことがなくて、可能性はというような感じはとずるんですけどね。

どうか、時間が短縮できて、皆さん効率が良くなってですね、うまくできればですね、何かもったいないようなきがするんですね、3日分現地に置いておいてピッキングして配送する、しかも翌日はいそじゃないですかね。その辺のところがうまく改善できれば、そういう面でコストダウンできるじゃないかなと、私実際やっているのを見てですね、強く感じているわけでございます。

小山 座長（信州大学名誉教授）

はい、ありがとうございました。

ここで現在、考慮しているのは、トラックドライバーの拘束時間ですよ。なるべく短縮しようよ、で労働環境を良くしようということなんですけれども、先ほど宮崎社長ですかね、うんと働いてお金好きよという人がいるとなると、実はそういう長時間労働をしてもOKという人たちがいて、それが、業界全体として、その事故に繋がる健康状態になるというような、そういうことについてはどのように思われますか。

宮崎 社長（長野通運株）

はい、ありがとうございます。

運転手さんは運転していると楽っていう言い方は失礼なんですけれども、倉庫の中でフォークリフトで集荷する1時間も、車に乗って運転をする1時間も、変わらない1時間ではあるんですが、仕事に対するハードルというのは、倉庫の中であれを5ケース、あれを10ケースという方が、本人の負担感がものすごく強いんですね。結局、弊社でもそうなんです、みんな長距離を行きたがるんですね。出て行っちゃえば誰の目もないんだと。1時間、快適な車で高速道路を運転するのも、倉庫の中で寒いなか、厚いなかフォークリフトに乗るのも、同じ1時間という部分になると、運転したいやという方がたくさんおいでになるのも事実、ということになると思います。

一方で、もちろんその労働基準監督法上定められた以上の拘束時間というのは問題だということになると、今度は、例えば九州に行くとかですね、長距離運行というのは事実上不可能になるんですね、1人運行では。したがって、われわれは何をしているかということ、どうもババ抜きじゃないかといわれればそうなんですけれども、遠くに行くのは自分のところで行かないと、協力会社をお願いしちゃうというのが実態です。そうでないと、その枠組みの中からは逃れられないという宿命がございますので、今はそんなふうにさせていただいているということです。

あともう一点は、ほっといてもですね、ドライバーの拘束時間がきつと短くなっていくんだろうと。おそらく10年後ぐらいには、高速道路では自動運転化っていう話がありますけども、一般の道路は無理なのかなと思うんですけど、時間としてたぶん10年ぐらい経てば高速道路上は運転手さんの休憩時間になるという日が来るんじゃないかと。それは運転手さんの価値を下げてしまうという点もあるんですけども、その問題っていうのは基本的に、近い将来解決していくんじゃないかなと、いうふうになんとか私見ですけど思いません。

以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございました。

ほかに何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

委員各位から建設的なご意見などを賜りました。

対象集団会議体におかれましては、これらを踏まえた議論をお願いします。

あらためてこの協議会の場において、当該パイロット事業の実施について、ご承認をお願いします。ご異議ございませんか。

異議なしと認めます。

それでは、議題2「その他」に移ります。

事務局より説明願います。

**事務局（長野運輸支局 宮本首席）**

運輸局自動車交通部貨物課の同席がありますので、「全国におけるパイロット事業対象集団選定状況等」及び「地方協議会への地方農政局の参画等」の2点につきまして、お話しさせていただきます。

**松岡 課長（北陸信越運輸局自動車交通部貨物課）**

全国の集団選定状況ですが、埼玉県と熊本県が未定でしたが11月8日現在で47都道府県において対象集団が決まっております。

荷種の内訳は、食料品11件、農産物7件、紙・パルプ4件、建設資材3件、機械製品3件、飲料2件、鮮魚2件、繊維製品2件、工業製品2、その他11件となっており、全国で様々な荷種を扱う事となっております。

資料4の農林水産省から出ております事務連絡ですが、

全国の実施集団選定状況にあります荷種では食品や農産品、飲料が約半分を占めております。また、27年度に行った調査の中で、農産品の拘束時間や荷役時間が長いとの結果が出たことから、本省では農林水産省も中央協議会に加わって議論に参加してほしいと依頼していると聞いております。

農林水産省も生産者の所得向上に寄与する課題として物流の効率化による物流コストの削減が特に重要ということで、（規制改革推進会議で認識が一致しており、）今後、国土交通省等の関係省庁と連携した取組の推進が喫緊の課題とされています。

これらのことを受け、農林水産本省の食品流通課長から地方農政局へ各県協議会への参画等についての協力依頼文書が出ております。

農水省は、農家の収益を増やすという立場であり、また、PT（議員）は、トラックの積載率が低いからこれを増やせばいいんだ、という認識を持っているようです。

しかし、国交省としては、現在議論中のとおり、輸送におけるトラック運送業の課題を改善するためには、荷主側にも業務改善等協力してもらう必要がある、という立場に立っています。

このことは、農水省も認識しており、一方的にトラック運送業にしわ寄せが来るのではなく、荷主と運送事業者が win-win となるよう、連携していきましょうと話しているところです。また、必要に応じて、農林関係の業界に関する情報を教えていただければと考えています。



農林水産省には各県毎に事務所やセンターがありますが、協議会へ参加していただくのは農政局です。

長野県は埼玉県にあります関東農政局となります。関東農政局へは局から現在の状況を説明し、オブザーバーとして参画できないかと確認したところ、長野県では食品関係の事業を行っていることでもあることからオブザーバーとして参加したい意向です。今回は都合が合わなくて見えていませんが、次回からは参加してもらえるものと思っています。

また、管内の新潟、富山、石川の各県は北陸農政局の管轄で石川県に農政局があります。

北陸農政局は事務所の所在地でもある石川県協議会へはオブとして参加していきたいと聞いています。

#### 小山 座長（信州大学名誉教授）

ただいま説明していただいた件について、ご質問などはございませんか。

#### 【小山座長の議事全体を通しての所感（5分）】

議事を閉めるにあたりまして、長野労働局長の岡崎委員より総括をいただきます。

よろしくをお願いします。

#### 岡崎 委員（長野労働局長）

本日は、大変お忙しい中、委員の皆様方全員に御出席いただき、第3回目の「トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会」を無事に開催することができましたことに心から御礼申し上げます。

また、皆様方には、日頃から、労働行政の推進に当たりまして、特段の御理解と御協力を戴いておりますことに厚く御礼申し上げます。

さて、県内経済は一部に弱さがみられるものの緩やかな回復基調にあり、雇用情勢も着実に改善が進んでおりますが、トラック業界においては、長時間労働などのトラック業界への悪いイメージなどを背景として、運転手不足が続いている状況です。

このため、今後とも物流が有効に機能していくためには、長時間労働などのトラック業界への悪いイメージを払拭して、ワーク・ライフ・バランスを望む若者をはじめとして、いかに人材を確保・獲得していくかが課題となっており、「労働基準法等の一部を改正する法律案」の国会提出に端を発した、この協議会の取組は、トラック業界にとっても非常に有用な取組であると考えております。

このような中で、最近の働き方改革の実現に向けた政府の動向を簡単に御紹介いたします。

働き過ぎの防止については、本年6月2日に閣議決定された「ニッポン一億総活躍プラン」や「日本再興戦略2016―第4次産業革命に向けて―」、また、平成26年11月1日に施行された過労死等防止対策推進法に基づく「過労死等の防止のための対策に関する大綱」などにおいて、長時間労働の是正に向けた取組の強化が盛り込まれており、また、政府全体としても、去る9月2日に「働き方改革実現推進室」を設置するなど、厚生労働省としても、長時間労働の是正などの働き方改革の実現に向けて、各種取組を進めているところです。

その取組の一つとして、まずは、労働基準監督署による監督指導を強化し、月80時間を超える時間外・休日労働が疑われる事業場に対する監督指導を徹底することとしております。

また、下請などの取引条件にも踏み込んで長時間労働を是正するため、親事業者の下請代金法・独占禁止法違反が疑われる場合に、中小企業庁や公正取引委員会に通報する制度が構築されております。

さらに、労働基準法については、現在提出中の「労働基準法等の一部を改正する法律案」に加え、労使で合

意すれば上限なく時間外労働が認められる、いわゆる36（サブロク）協定における時間外労働規制の在り方についての再検討を行うこととされております。

厚生労働省においては、いま御紹介した内容以外にも長時間労働の是正に向けた各種取組を進めておりますが、最近では、大手広告会社における20代の新入社員（高橋まつりさん（24歳））の過労自殺、電力会社の40代の社員の過労自殺が労災として認定され、大きく取り上げられるなど、過労死等の問題は社会的に重大な関心事項にもなっており、これらの取組が一層加速化していくことが見込まれます。

続きまして、この11月の長野労働局の取組を簡単に御紹介いたします。過労死等防止対策推進法においては、11月を「過労死等防止啓発月間」としており、昨今年度においても、同月間の一環として「過重労働解消キャンペーン」を実施し、長時間労働の削減等に向けた取組の推進を図っております。

今年度においては、例年の取組である重点監督の実施などに加え、時間労働削減に積極的に取り組んでいる管内の主要な企業の取組事例を広く紹介することにより、地域における過重労働解消に向けた気運の醸成を図るため、長野県内の「ベストプラクティス企業」として、11月9日（水）に長野市内の大日本法令印刷株式会社を訪問し、NHKで取り上げていただきました。

また、先日、11月26日（土）には、長野県教育会館において、健康で充実して働き続けることのできる社会の実現に向けて、過労死等を防止することの重要性について国民の自覚を促し、これに対する国民の関心と理解を深めることを目的として、過労死等防止対策推進シンポジウムを開催いたしました。

最後になりますが、トラック業界における長時間労働を是正・改善していくためには、委員の皆様方の御協力をいただきながら、この協議会での取組内容を広く社会に発信していくことが重要であると考えておりますので、今後とも皆様方の御理解・御協力を賜りますようお願い申し上げます。私からの総括とさせていただきます。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございました。

議事が滞りなく終了しましたので、事務局にお返しします。

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

次回協議会開催は、事業の進捗にもよりますが、来年3月上旬を目途としています。

本日は、早い時間よりご参集いただきましてありがとうございました。

これにて散会いたします。（了）