

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6回長野県地方協議会を開催します。

本日は、本年度よりパイロット事業の着荷主としてご参画いただいております、株式会社キューソー流通システム 東日本支社 栗橋営業所所長の小松崎様ご出席をいただいておりますので、冒頭、出席各位にご紹介申し上げます。

なお、小松崎様は、この後の議事におきまして、着荷主としての立場からお話しいただくこととしております。ご多用中、遠方よりお越しをいただいておりますことから、質疑応答の時間も十分確保しておりますことを申し添えます。

その他ご出席につきましては、議事次第添付の「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。

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）

小山です。こんにちは。

委員の皆様、お忙しいところご参集いただきまして感謝申し上げます。

今般は議事内容の実効性を図りたく、早速ですが、次第により進行いたします。

議題1「平成29年度パイロット事業の中間進捗について」、事務局をお願いします。

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

はい。

議題1につきまして、日通総研の大島様より30分、キューソー流通システムの小松崎様より15分程度ご説明いただきまして、その後、質疑応答45分を予定します。

日通総研の大島様、よろしくお願いいたします。

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

日通総研、大島でございます。

本年度パイロット事業の担当をさせていただいておまして、議題案どおり中間の進捗状況として報告させていただきます。お手元でございます「長野県パイロット事業における改善検討」A4縦書きの資料をご覧ください。

こちらでは、これまでの検討状況についてまとめさせていただいております。

前半部分につきましては、前回、本年度第5回の地方協議会の中で特に着荷主様側であるキューソーさんでの荷下しの状況を報告させていただきました。この部分を含めての本日の資料でありますので、前半の部分は話を少し割愛させていただきながら、説明させていただきます。

まず、資料1ページ目の1-1. 1. 長野県のパイロット事業における事業者構成と今回の実施概要につきましてということで、こちらにつきましては、マルコメ様をはじめとする長野通運様、東信運送様、キューソー流通システム様の皆様に協力いただいておりますということ、それから1-1. 2. 協議会等の実施概要ということで、事業所訪問ということで、それぞれ個別に現場を伺わせていただいて問題等の把握を

させていただきました。

まず、着荷主様キューソー様の所にはですね、7月3日に1度お邪魔させていただき、これは前回報告させていただいた部分です。その後、着荷主様のマルコメ様から関西の方へ輸送、そして関西の方の拠点の運営をしている別業者様になるのですが、その部分を関東の方の参考にするために9月14日にキューソー様、マルコメ様と私どもと一緒に見学をさせていただきました。

それから発荷主さんが運送事業者様ということで、10月13日にマルコメ様と長野通運様で訪問させていただきました。

さらに、着荷主さん側との意見調整という意味で、11月10日にキューソー流通システム様の方に、またお邪魔をさせていただきました。

こんなことから、現状の進捗を報告させていただきます。

2 荷主の物流の状況と言うことで、①着荷状況（関東）と書いてあります。これにつきましては、先ほどより申し上げております、前回の協議会の場で報告させていただいた部分を書き添えてございますので、ポイントのみ説明させていただきます。

ポイントとしては、マルコメ様の入庫の車両、このときには1日12台。年間を通してそれくらいが平均で、繁忙期には20台以上になるのが一つのポイントでございます。荷受けの作業は午前9時から開始をすること、集積品（一つのパレットに複数のアイテムが乗っている）車両が1日1台程度発生します。それを最初に下ろすという今の約束ごとになっています。

次2ページをご覧ください。

実際、当日の入庫については2ページの下にあるとおり、入庫の受付用紙でマルコメ様用の車両が入ってきたら順番に車両名と受付時間まで書いていただいて、基本はこの受付の順番に翌朝荷物を下ろすという状況でございます。

実際には今回、実運送の担当としては東信運送様ですので、7月3日の時点で東信運送様の車両、受付時間が午前4時15分、荷下しの開始は10時45分、実際に10トン車1台下ろすのに15分程度で下ろしていた、というところがございます。後ほど説明いたしますが、その間、少し手待ちの時間が発生するというようなこと、それから一部、先ほど申し上げましたパレット単位に満たない貨物、これを関係者の間では「集積品」と呼んでいますが、この集積品を下ろしてパレットごとに分けるという作業については、ドライバーないし前後のドライバーさんが協力しながら下ろしているのが現状でございます。従いまして、後ほどまた説明しますが、実際には今回のこの日の東信運送様のドライバーさんで言えば、実際には4時間以上の手待ち時間が発生している状況にあることを、当初の確認として確認させていただいたところでございます。

3ページをご覧ください。

前回はビデオ等でご覧いただきましたとおり、基本はパレット単位での納入ということになります。ただ、そのパレットにおいて1パレット1アイテムになっているものが大多数であります。一部の商品については集積品となっているということでございます。そのパレットをフォークリフトで下ろすという作業をさせていただいているということで、前回までこちらの報告させていただいたところであります。

続きまして3ページ目の下のところ。

真ん中から下、着荷状況ということで関西の部分、これをですね関西東大阪市にある着荷主様のところに訪問して荷受けの作業、これはあくまでマルコメ様のぶんの関西分の荷受けの作業というものをらせていただきました。

実際に荷受けの作業は朝7時からでございますが、若干前後しながらでも到着時間を確定しながら作業を行っているというのがやり方です。どっちが良い悪いではなく、あくまで参考に見させていただいているということをお願いいただければと思います。

こちら関東と同様に集積品というものがございまして、これについては我々見させていただいた9月11日、入庫車両マルコメさん分が11台ある中で、1台分が集積品ということで、これは関東同様に優先

的な荷下ろしというふうにしていただいているところがございます。作業の状況についてはその下に書いてございますが、使用可能な荷役バースは関西の場合ですと6バース、待機用のスペースが3、4台分のスペースということであり、1台のトラックに対して1台のフォークリフトで荷下ろしをするという作業を行っていただいています。

4ページになります。

我々が当日作業の確認ができた11台中9台ぶんの大まかな時間帯について、整理させていただきました。細かい説明は割愛させていただきますが、待機時間は平均で21分、最長37分ということでございます。それから荷役に掛かっている時間、平均約13分、最長15分、この辺は関東と大きく変わっておりません。あと、集積品の作業については、集積品の仕分け作業の状況ということで積載された集積品、これは下の資料写真のとおりでございますけれど、これらを実際に荷下ろし場に下して、これをまた品目ごとにパレットに仕分けをするといった作業は関東同様に関西でも発生しているところがあります。

その詳細につきましては5ページ。

写真が合っていないところもございますが、ストレッチフィルムを巻いて荷崩れを防いでいる。この状況のものを除去しまして、仕分け前の状況からドライバーと着荷主側の担当の方とお手伝いいただきながら、パレットに手荷役で仕分けをしている。作業そのものについては関東とやり方自体は同じということで、我々が見せていただいたときには、ドライバー3人の作業で仕分けをしているという状況でございます。後ほど、これらの作業の比較もさせていただきます。

5ページ下③の部分になりますが、出荷及び保管状況と言うことで、10月13日に長野通運様を訪問させていただいて、マルコメ様のご担当の方と一緒に出荷作業についての実態を聞き取り調査させていただいたところです。実際、在庫センターとして1万ケース保管ということで、これらを送送ということです。今回のこの送送については、昨年度、すでに送送の条件等を変えていただくことを、このパイロット事業の中でやっていただいております。

去年、まずどのようなことをやってどこまで改善が済んでいるのかという点になりますが、次の6ページのあたりの部分。

出荷の流れについてということで、昨年度からの取り組み状況ということで、改めてこちらに整理をさせていただきます

出荷日の当日、昨年取り組むまでは、当日13時30分までのオーダーが確定というようなこと、これを受けてから出荷の作業に入るようなことだと、どうしても手待ち時間が発生していたりというようなことが、夕方になってしまうために待機時間が発生をするというようなことがあったことから、この流れを変更するため、翌日出荷のオーダーを夕方までに確定してもらうようにしました。

その結果、前日からの車両の手配ができるようになり、実際、積み込みの作業を24時間稼働の対応できるようにしていただいている。これは昨年度までにしていただいた、ということになります。そして、現場で色々話を聞かせていただいている中で今後の改善に向けた要望というのもいただいておりますので、こちらの中に記載させていただいておりますが、長い目で見てドライバーの作業の低廉化をしたい、あるいは将来の希望としてはドライバーが荷物に触らないで輸送だけ運転するようにしたい。今の集積品の一部については、荷役作業を伴っていますので、作業内容を明確にして作業に対する対価を求めていくような時代になるだろう。現在のコストを変えないことを前提として、誰がどう負担していくのか。その辺を含めて確認をしていく必要がありますね。というようなご意見を頂戴しているところでもあります。

実際に今後行っていきます実証実験ということについては、着荷主様にもご協力いただきつつということでございますので、この状況を踏まえながら、実際にどんなことができそうかという意見のすり合わせさせていただくという意味です。④に荷受側との意見交換ということをさせていただきました。これについては、冒頭説明させていただきましたとおり、キューソー流通システム様の方に11月10日にお伺いをし、実態確認あるいは今後の改善に向けた方向性ということで意見交換をさせていただきました。そして、その場に出てきた内容について第一段階としてここで整理させていただいておりますが、今後の改善に向けて⑤の部分でございます。まず、実運送事業者さんからの要望の実現に向けてということについて朝の積み込み、正午前後の荷下ろしの可能性についてということで意見交換、情報収集させていただきました。まずここでは、積み荷明細が紙の伝票で発行されている状況でございます。この作成が間に合わ

いという可能性もあるので工夫が必要であり、実証実験だけの対応ではなくて継続的に実施できるような輸送の仕組み、情報提供の仕組み作りなどをやっていく必要があるだろうということで、一つポイントを整理いたしました。

続きまして7ページ目。

集積品の検品作業についてということでございます。こちら、何度か取り上げさせていただいているとおり、現状発生しているものでございますが、キューソー様の方では全てのお客様に対して荷受け作業は1パレット1アイテム。これを入庫の基本としているとしているということで、現状マルコメさんのパレット一部ではありますが、1パレットに複数のアイテムを混載している。従いまして、それを優先的に荷卸しを行うスペースをキューソー様の方で提供していただいて、それをドライバーさんがアイテムごとに分ける作業というのが今はどうしても発生しています。この作業、実際は当日入庫の全ドライバーが手伝うとのことで、朝の約1時間程度で終わらすことができていますが、我々の目から見てもこの作業がみなさんでやる必要が本当にあるのか？ということもありますので、全ドライバーから当日数名の担当者を決めて交代制で実施できればドライバーの荷下し後の作業、そもそもの待機時間というもののが削減できるのではないかとこの点について第一段階として整理をさせていただきました。

続きまして3番目、事業所訪問から得られた課題の整理というところでございます。今までの説明の中でいくつか指摘をさせていただいていますが事業者訪問で得られた内容…今回の場合ですと荷物そのものはパレット積みの貨物ということですので、荷役作業自体は短時間ということで、さらに改善につなげるというのは少ないのかなということでございます。一方で、手待ち時間は少なからず発生しているということで、この部分を改善させることで拘束時間の短縮あるいは生産性の向上という面が図れるのではないかと、ここに改善の方向性が検討できるのではないかと。ということで、こちらの方に指摘をさせていただいたところです。まず、荷下し前の手待ち時間の実態の整理ということで「待ち時間ありますよ」ということ、こちらについては、先ほども指摘をさせていただいたとおり、集積品を積載している車両を優先的な荷下しをするということでございます。後は、今の状況ですと、入庫の順番に従って朝から荷物を下ろすということになりますが、受付時間、早い車両で前日の午後8時、もっとも遅い車両でも当日の7時ということでありました。調査当日の東信運送様のドライバーさん、先ほど言ったとおり実際の受付時間が4時15分、荷下しの開始時間が10時45分、この間を見ても6時間30分。それから、ドライバー相互です作業の協力をしているということで、午前9時から実際に作業を手伝ったとしてもですね、この4時15分から9時までの4時間45分の手待ち時間が生じていることとなります。これらの待ち時間の短縮が図れる対応策の検討を進めていくことが必要ではないかと我々は捉えさせていただきました。そしてこの一部分、パレット単位に満たない集積品につきましては、先ほども申したとおり商品ごとに全ドライバーで手伝うことで、1時間程度で終わらせているということ、これを現状として把握をさせていただきました。

次に手待ち時間の違いの分析ということでございます。あくまで参考までにとということで関西の方、見せていただいたということでございます。関西の方は、対関東に比べて輸送の距離も長いということあるいは作業場等のスペースの違い、ルールの違いもでございます。

次の8ページをご覧ください。

仕分け作業の比較と言うことで、これはもともと出しましたのは最も早く関東の便ですと到着した貨物、到着した時間、前日の20時というようなこと、手待ち時間がそれ以上に発生している、関西についてはですね、先ほど申し上げたとおり距離の違い、ルールの違い等があるものの、最も早く到着した車両6時20分、荷受けの最初の開始時間が7時ということで手待ち時間の例の中でも最長37分というようなことがございます。実際にこれ、関東の前日の20時頃に到着しているということなのであれば、例えばこの車両、すぐに関東に向けて出発をするということではなく、一度休息を取るというようなことから、出発をしていくというようなことのスケジュールの見直しを考えられるのではないかなという点を我々なりに考えてみました。

もう一つ。集積品の仕分け作業の分析というところでございます。集積品につきましては仕分け作業の比較につきましては何度も申し上げますが、仮置き・仕分けスペースの広さなどが異なりますので単純な比較はできませんが、作業時間の実態を見させていただきますと、実際1パレットあたりの作業の時間が関東で22.5分、関西で12.2分ということで、フォークマンとの連携で仕分け作業の短縮もできるのではないかなと、ここまでも我々として見させていただいたところでございます。こんな実態と言うところ

から8ページの下のところ今回のパイロット事業の中での改善の方向性についてというところで整理をさせていただきます。

まずは4-1の部分。

昨年度の検討を踏まえた方向性についてというところでございます。まず①にあります出荷データの早期入手ということで、実際には1日早く出荷を出していただくことがございますので、積み込みが集中していた午後の作業を効率的に行うことができ、これによって手待ち時間の削減の可能性はそもそも出ております。

これによってですね、②にあります当日積み込みの作業の可能性というところが出てまいりました。補充在庫分の担当の車両であればですね、正午までに栗橋のDCに到着をすれば入庫作業が可能ということでございますので、配送スケジュールとして当日の朝に積み込みでの対応と言うことも可能、それによって配送センター側の荷受けの到着のピーク、これもズラすことをできるというふうに見れますので、手待ち時間の削減も期待できるのではないかとございます。

今のことも踏まえながら9ページになります。

到着時間の時間帯の指定による手待ち時間の改善についてという点について、今回ご提案させていただいたところですが、まず①、受付順から時間帯指定による荷下し時間の指示ということ、こういうことも考えてみてはどうか？という点であります。

こちらについては、詳細に読み上げさせていただきますが、現在の荷下しの作業、これは午前中に行われるために出発時に詳細な到着時間の指示がされていません。実際の荷下しの作業は、先ほどの説明していただいているとおり、到着の受付順となっているため手待ち時間が発生している状態です。そこで運行指示の際にですね、荷下し作業の時間帯を指定（ダイヤグラム化）することで手待ち時間の削減が期待できるのではないかと考えております。具体的には、実際の荷下し作業の所要時間は見させていただいたとおり、大型車10トン車1台あたり15分程度でありますので、1時間に荷下しできる台数は3~4台となります。従いまして、車両ごとに、この車は8時台、この車は9時台あるいは10時台という荷下しの目安の時間を指定して配車をしていただくということが一つ考えられるのではないかとございます。

なお、荷下し先で荷下し時間を予約する「トラック予約受付システム」、これ最近、物流の生産性向上、到着地での待ち時間の削減に向けてですね、国交省さんでもだいぶ推奨されているということを我々も見聞きさせていただいているところであり、この「トラック予約受付システム」の導入も選択肢として考えられますが、今回の栗橋DCの荷下しの現場、こちらはマルコメ様の専用スペースということもございませぬ。なおかつここに到着する車両は全て長野通運様の方で配車していただいて、指示を出していただいているということですので、この配車していただく側で時間帯を指定するということが、これがより現実的な方法ではないかと我々は見させていただきました。1日十数台を対象にしているわけですが、特に今回のモデル運行対象の実運送事業者さんであります東信運送様の車両、7月3日の時点でも1台入られておりましたが、この車両の運行につきましては、昨年度やっていた結果からも当日積み込みが今回可能になるだろうということと、今申し上げた荷下し作業の時間帯の指定、この両方を組み合わせることで、例えばですね、朝の6時から積み込み作業を行っていただいて、高速道路を利用することで、午前11時頃には栗橋DCに到着できるだろう。最低限の手待ち時間のあとに作業を行って正午あたりに終了。それが終わり次第、帰りの運行に入っていただく。ということで、従来よりも拘束時間の短縮が充分期待できるのではないかと考えております。こちらについては、対象の東信運送様のみならず他の車両、他の車両につきましては長野発の車両もあれば、他の地域から来て帰り荷を使っている車両もあるということで、こちらは長野通運様の方で適宜配車していただいておりますので、到着するのがいいのか、何時に着けるのがいいのか、積み込みの時間は何時がいいのかというところは弾力的に長野通運様の方で対応していただけるという話も伺っておりますので、全体としての効果というものが期待できるのではないかと見させていただきます。

「なお」というところで最後に書かせていただきましたが、元請け運送事業者さんにおきましては、現状、積み荷明細というものを発行していただいておりますが、朝6時からの積み込みというところになりますと、これが今のシステムの中では間に合わないという可能性もありますので、少なくとも実証実験をしていただく際には手打ちの明細をFAXでキューソー様に送信をする、こういった作業も必要となってく

るわけでもありますが、現状、長野通運様の方でもですね、その対応が可能だという返事もいただいております。ただ、将来的には継続的に実施できるような情報提供の仕組みづくりが必要になってくるという認識でございます。

次に、②呼び出しシステムの利用ということでございます。

このような時間指定をしたとしても他の運行、前後の運行の関係によってどうしても早めに到着をせざるを得ない場合が想定されると思います。例えば、帰りの問題。帰りの車両を使った場合なんかは、こういうことに当たる可能性もあるのかなということでございますので、その際には、キューソー様の方で整備していただいております「呼び出しシステム」、これを組み合わせること、活用することでムダな手待ち時間を減らせる可能性があるのではないかと？例えば、前日の20時に到着しても、荷下しの時間帯の指定があればこの時間までを休息期間とすることができる。この「呼び出しシステム」につきましても、栗橋DCで納品時に添付するラベルの出力と同時にメールをドライバーさんの方に配信していただけるという仕組みがあるので、これを組み合わせることもできるのではないかと考えております。

次に③番目。

集積品担当者のグルーピングとローテーションというところでございます。何度も申し上げておりますが、現在の集積品の仕分け作業は、入荷当日の全ドライバーさんで手伝って朝9時から1時間程度で終わらせているということでございますが、この作業の担当者を全ドライバーから当日の担当者数名を決めて、なおかつ交代制で実施をすることの検討が考えられるのではないかとということではございます。これによって、集積品の担当者以外のドライバーさんは、指定された時間帯の自らの荷下し作業、あるいは現状発生している前の車両の部分の荷下ししたものにラベルを貼付する作業この部分だけは、引き続き協力しながら行うにしても手待ち時間と拘束時間の短縮は期待できるのではないかとということでございます。

最後に、集積品の必要性の検討を含めた作業効率改善についての点についても指摘をさせていただいております。集積品という形態で1パレットに多くのアイテムを混載することが絶対的に必要なのかを含めまして検討することが必要。そして、これを改善に向けていただけると良いのかなということも申し上げさせていただきました。出荷の頻度を見直すことで、アイテムごとの在庫の増加を見込んで、輸送時にできるだけ1パレット単位での輸送を行うことができないか、さらに検討していただくというようなことを申し述べさせていただきました。

実際に集積品を減らすことができればドライバーの作業時間の削減、あるいはキューソー様での作業負荷・作業コスト等の軽減も期待できるのかなと考えております。

こんなことで、下線を付けて今回の対象となります東信運送様の例で行けば、朝6時から始業を行って運行ができれば、これまで2日間にかかる運行であったものが、1日運行になりますので車両の稼働率も上がり生産性向上にも期待ができると思っております。あとは、到着の時間につきまして前回もこちら側でも午前中が荷受け、午後がマルコメさん分の出荷のスペースにこのエリアになるということで、多少のお昼の前後ということについては、弾力的に荷受けの部分もしていただくようなことの検討の余地はあるということで話を伺わせていただいたところです。

現状はこういったことで取りまとめさせていただき、トライアル（実証実験）に向けての準備をさせていただいているところでございます。今、お配りしていただいていると思いますが、今回のパイロット事業の今後のスケジュールについてということで、こちらの方に簡単ではございますが今後のスケジュール感をお示しさせていただいております。当初の予定でいきますと11月中には実証実験をやりたいということも関係者間でお話しをさせていただいております。当初の予定でいきますと11月中には実証実験まで行くことができなかったという事情がございます。今日、マルコメさんの古畑さんが欠席ということでありますけど、事情の説明についてはご了解をいただいているところでございます。従いまして、これからさらに先ほど説明したような提案で、実証実験でどこまでできるかというのを12月～1月にかけてさらに詰めさせていただいた上でトライアル（実証実験）の実施を1月の中下旬を予定しております。その後トライアルの結果の検証並びにパイロット事業の全体の取りまとめ、課題の整理というのを2月にかけてやりまして、2月の後半にはですね、今回のパイロット事業の関係者におけます検討会（みなさん集まった最後のまとめの会）というのが開けたら、その場において報告書（案）というものを関係者の中でご議論いただいで造り上げていきたいと思っております。それらを受けて、おそらく次回のこの協議会にて結果の報告をさせていただき、そんな段取りを取らせていただけたらと思っております。

おります。実際トライアルの1月の中下旬を予定しておりますが、関係者の方々（今日ご参加の3方ほか今日欠席されているマルコメの古畑様）にご確認いただいた上で、現状の予定ですと1月の22日（月）～25日（木）の間で実証実験をやれないか？という予定で、マルコメ様に日程を組んでいただき進めていくところです。ほかの関係者の方々にもご了解をいただいておりますので、現在の目途について報告させていただきます。

私からの報告は以上となります。

#### 小松崎 栗橋営業所所長（㈱キューソー流通システム）

ご紹介預かりました、キューソー流通システムの栗橋営業所の小松崎と申します。本日は、よろしくお願いたします。

先ほど大島様の方からご説明いただきまして、内容も打ち合わせをさせていただいた上で作成いただいたものですので、これ以上申し上げることはないんですけども、補足としまして一部ご説明させていただきたいと思っております。

私がいる栗橋営業所というところは、茨城県の五霞町にキューピーの五霞工場というのがあり、その近隣に栗橋営業所、栗橋第二営業所、五霞営業所、五霞第二営業所の4つの営業所が隣接している状況です。この中の栗橋第二営業所を除いた3営業所が、常温のお客様をお預かりしている配送デポというかたちで運営をさせていただいております。その中で、栗橋営業所でマルコメさんの方を保管させていただいて配達させていただいているという状況です。

補足のところでですけども、大島様よりご説明いただいた9ページ目の②「呼び出しシステム」の利用なんですけれど、説明いただいたとおり入庫の際に入庫ラベルというバーコードの入ったシールをドライバーさんの方に貼っていただいているんですけど、それをプリンタのラベルから出力する際に、あらかじめ入庫の受付をした際に、ドライバーさんの携帯番号をインプットしておく自動的にその携帯番号の方にショートメールが届くという内容になっています。それが他のメーカーさん等々を使わせていただいているんですけども、ナンバーに接写してくださいという案内のメールが送れるようなシステムになっているところなんです。

もうひとつは、最後に説明いただきましたけども、集積品。おそらくですけども、今回の20日の荷受けの長野通運様の方でも複数アイテムを1パレットに集めるという作業と、着の方でも複数のアイテムを1パレット1アイテムに分け直すというところから、この部分がネックになっていまして今年の7月くらいから、マルコメさんの一部は長野通運さんの方から関東のお客様の方に直送していただいていたんですけども、いったん栗橋の方に集約をして栗橋の方からデリバリーをするという形に変えさせていただいておりますので、その分からしても集積品というロットの細かい商品がパレット単位で、栗橋営業所の方に入庫する頻度が高くなっているはずだと思っておりますので、ここはマルコメさんとも調整が必要なんですけども、頻度も含めて集積品というところができる限り「0」になればなと、お互いのメリットになるのではないかなと考えております。

時間を頂戴してはいますが、この後に関係者の方々からご質問をいただいた方が、よりよい結果が出るのではないかなと思っておりますので、私の方からは以上です。

#### 事務局（長野運輸支局 宮本首席）

ありがとうございます。

質疑応答につきましては、座長にお願いいたします。

#### 小山 座長（信州大学名誉教授）

ただいま説明のありました件につきまして、各委員のご所見を伺います。

全体で45分の予定ですので、お一人あたり5分程度となります。

日本通運 加藤委員いかがでしょうか。

加藤 委員（日本通運株）

前回にかなり突っ込んだ研究をされていまして、もう少し踏み込んだ提案があると思っていれば足踏み状態ということで少し残念ですけども、いくつかそれぞれの当事者にご質問と意見を言わせていただきたいと思います。

まず、キューソーさんがせっかく来てらっしゃるのでお聞きしますが、このエリアはマルコメさん専用のバースになっているんですかね？

小松崎 栗橋営業所所長（株キューソー流通システム）

おっしゃるとおり、マルコメさんの荷受けのスペース専用のバースになっております。

加藤 委員（日本通運株）

大島さんの方にお伺いしたのですが、7月3日にお調べになった車両は東信運送さんの1台だけですか？

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

1台だけです。

加藤 委員（日本通運株）

ということは、前の日に着いている車が何時に長野を出たということはわからないわけですね？

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

そこは、訪問の比較の対象にはもちろんさせていただきます。

加藤 委員（日本通運株）

ちなみに、朝場社長の4時15分の着の車両は何時に長野を出発されているんですか？

朝場 委員（東信運送株式会社）

4時15分着というのは、うちの運行からするとそんなに遅くならないんだと思うんですね。おそらく積み上がって、すぐに出て行くんだと思うんですけど。8時9時ってことにはなっていないかと思うんですね。基本としてはうちは何かあったら困るんで、積み上がったらすぐ点呼して必要なことを指示して出て行く。なので、時間的にはたまたまその時はそうだったかどうかドライバーには確認してみますがね。本来は、もっと早く着いて待機しているということだと思います。



加藤 委員（日本通運株）

何が申し上げたいのかという、例えば前の日に出発した事業者さんも、東信運送さんの車もおそらく出ている時間が一緒で、違うのはどこで休んでいるかだけという気もします。したがって、今回の提案は宮崎社長のところで（下請け事業者さんとの協議も必要になるけど）出発時間の指定もしないと、拘束時間も変わらないのではないと思っていますので、そこだけ検討いただきたいのが一つ。

それともう一点。例の集積品の問題ですね。去年も同じ指摘をさせていただいたんですけど、平積みすると積載率が落ちますし、例えば1台で済むところが3台必要になってくるケースも想定されるわけですね。今回は、一般区域を貸切トラックでやっていますが、集積品については、特積を使うとか宅配便で送ってもらうとか、コストは変わりますが、そういう部分も次回トライアルに向けて検討いただきたいと思います。

私からは以上です。

小山 座長（信州大学名誉教授）

続きまして、水本委員お願いします。

水本 委員（長野県経営者協会）

8ページの仕分け作業時間の比較で、そこにも書いてありますとおり、仮置き・仕分けスペースの広さが異なるので、単純な比較はできないとなっていますけども、関東と関西で手待ち時間（4時間45分と最長で37分）の違いの大きさに驚いている。

それとともに、集積品についても量が違うんでしょうけど、1パレットあたり関西は3人で12.2分かたや関東は12人全員でやって1パレットあたり22.5分の時間の差がどこから出てくるのかが素朴な疑問なんですけれども、お答えできればお願いします。

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

手待ち時間の違いについては、そちらに向かっていってまさに関東のように行って待つ、あるいは、前日のうちに着いてここは単純な比較ができないかもしれませんが、改めて申し上げさせていただきますが、例えば帰り便を使って運行等の関係によってですね、そこで8時間きちんと休息ができれば、それはそれで構わないという話もちろんあります。朝方に着いていればというようなところもありますので、一つはみんなで作業を手伝いながらやっているというようなところにおいて手待ち時間の違いというのが、一番大きな要因ではないかと思っています。

併せて集積品の部分についてなんですが、一点だけ私どもの書き込みが十分ではないかもしれませんが、例えば1日にこの日（7月3日）であれば12台行っておりますので12人全員でこの集積品の扱いをしているわけでもありません。3、4人で分担しながらやっているということでご理解いただければと思います。ただ、その中においてもスペースの問題であったりというようなことですね、作業の差は少し出てきているというふうに私の方は見させていただいております。

水本 委員（長野県経営者協会）

あとあのラベルをですね、後ろのドライバーさんが前の方に貼ってるというのは、関西の方も同じやり方なんでしょうか？

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

関西の方はやっておりません。そこは荷受けの条件の違いというようなこと、事業者さんの状況であったりマルコメさんと荷受けの方々の取引の関係であったり、そういうもので仕組みが違うことをご理解いただければよいと思います。

小山 座長（信州大学名誉教授）

続きまして、山崎委員をお願いします。

山崎 委員（JA全農長野）

山崎です。よろしくお願いします。

昨年度の改善提案の中で、前日の配送指示が1日早まったということで、発荷側での時間的余裕ができたということだと思いますけど、それが逆にトラックの到着時間を見ると前日の夜8時。遅いので当日の7時と言うことで、11時間差があるわけですよね？これについて、その比較として関西の場合には到着時間がそんなに変わらないということで、この差は一体どういう内容なのかなという部分が分からなかったので質問させていただきます。

それと、それに関連して改善提案の中で、発荷側の荷下し作業の時間帯指定のダイアグラム化ということで発荷が発車する時間を指定すれば、もう少し効率的な時間短縮ができるのではないか思うのですが、これについて発荷側の指示が可能なかどうか。

そして、キューソー様側での荷受けの側ですね、関西の場合はドライバーの携帯電話で到着予定時間を連絡すれば、それが到着時間・受付時間の順番になるよ。という仕組みであり、非常に合理的だなと思いますが、呼び出しシステムを活用することでそういったことが可能なかどうかをお聞かせください。

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

出荷の時間と到着の時間、その関係においてはまだまだ全運行を捉えることができないところもあるので、おっしゃっていただいたように、荷受けの到着の時間は我々の方でダイアグラム化とっておりますけど、もちろんそれに合わせて出荷の時間が決まってくると思います。積んですぐ行くパターンなのか、早めに行って8時間きちんと休息を取れるという状況になるのか各車両のタイヤの組み方によって、どちらもあり得るんだと思っています。したがってその組み方は配車をされている長野通運様の方で手待ち時間のない状況を想定していただきながら配車をしていただく、時間を決めていただくというようなことができればいいのかな。と。私の方では見えています。

宮崎社長（長野通運株式会社）

全体の概念として、整理をしなければいけないところが根本的にある。それは、何をもって手待ち時間か？ということ。荷下し開始から車が出るまでの間なのか、それとも到着してから荷下しを開始するまでの時間も手待ち時間と考えるのか？まず、この考え方によって今後の展開が大きく変わるという認識をしなければなりません。先ほどご質問にもありました、前日からオーダーいただけるようになった時間の入力できたよ。と。それまでは当日の午後に準備を始めて、当日の夜にしか積み込みができないから結果的に翌朝までだという話になると、時間的余裕がそんなにないという話になるわけですね。しかも、関西は遠いですから、例えば、長野を午前中に出たとしてもですね、8時間とか掛けていくわけですから翌朝のそれなりの時間になってしまうわけですね。ただ、関東ですと下手すれば4時間とかで着いちゃいますので、例えば、当日のお昼くらいに積んだとするならば、運行次第ではその日の夕方には着いているということになります。とするならば、日通総研さんがご覧になったときにキューソーさんの栗橋に着いた時間が何時なのかっていうのが見えているから、荷下しの間までが手待ちというふうを感じるかもしれないですが、例えば、キューソーさんの外の別の場所で待っていて、積み込みの荷下しの30分前にキューソーさんの方に朝に目が覚めて移動したって事になると、手待ち時間の概念っていうのがどうなんだ

と。全体として統一感を持たないと話がおかしくなってしまうかなというふうに考えています。

キューソーさんの方に10台行く中で、10台とも会社が違う場合もたまにございます。その日にどんな車がお借りできるのかはその日によって違う。固定した運送会社、固定したドライバーが行くって事はほぼなくて、その日その日で、協力会社にどこに協力が得られるのかと言うこと、その日によって行く人も違えば行く会社も違うという環境であります。そんな背景をお伝えした上で、まず何をもって待ち時間なのかというのは、全体として統一感をもたないといけない。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ちょっといいですか。

資料2ページ目でいう、ここでの「手待ち時間」の定義は、今の宮崎様の発言からすると、どういうふうに解釈したらよいのですか？

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

到着をしてからの時間、その到着をしてから実際の作業を始められるまでの時間、この部分を荷待ち時間と定義しております。

小山 座長（信州大学名誉教授）

それでいうと、宮崎さんの考える定義とは違うと？

宮崎社長（長野通運株式会社）

仮にですね、例えば前日の夕方出発しました。夜の12時にはもう到着しているんです。ということになった場合、午前9時からの荷下しで夜中の24時に到着していますと。でも午前9時からの荷下しだと言ったときに、その9時間を手待ち時間と勘定するのかどうかということなんです。

小山 座長（信州大学名誉教授）

宮崎さんはそういうときはどう解釈すべきだとお考えなのですか？

宮崎社長（長野通運株式会社）

私の解釈は、各社のご都合があって、積み込んだ後に一回自宅に戻って風呂入って、軽く仮眠を取って、夜中の3時くらいに出て行けばちょうど向こうに7時くらい着くではないか。という人もいれば、そのまま運行して現地にその日の夜中について、そこから何時間か仮眠をとって7時に目が覚めて荷下ししようかという人もいる。

それこそ、そこを管理するのはほぼ不可能という形になると思うので、私とすると到着時間と言うよりも荷下し開始時間から荷下ろし完了時間までの間をいかに短くするのかということをお前提に考えないと、收拾がつかない状況になるのかなと感じます。

小山 座長（信州大学名誉教授）

そうなりますと複雑ですね。

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

本来は、個々のドライバーさんごとに全部運行実態を見させていただいて、それが宮崎さんがおっしゃられた、例えば夜の12時に着きました。実際には、朝の9時から動き出しました。ということで、これを改善基準の上で、その9時間を法で休息期間と見れるのであれば、それは手待ち時間にはならない。ただ、その前に受付のために動きまして事になるとそれは休息の期間として充分ではなくなるので、そうすると拘束時間にも含まれますし、見方としては統一しなければいけません、それも手待ち時間の一つであろうとは見えています。あくまで、一社一社の1日の運行実態、これを最終的には比較させていただくこととなりますが、いろんなタイプの車を使われているとのことなので、一つの例として今回は実運送として東信運送様が入っていただいているので、東信運送様の車の担当の方々が複数日を取るようなことがあっても、今回のパイロット事業をやったことによってどれくらいの手待ち時間削減を含めた拘束時間の短縮ができるのか。そういうところの比較検討をしっかりと打ち出したいなと思っております。

小山 座長（信州大学名誉教授）

ありがとうございます。いろんな問題点が今出てきたと思いますけど、引き続き、そういうことも含めまして町田委員、お願いします。

町田 委員（全運輸労働組合）

町田と申します。よろしく申し上げます。

私からは、二つ感じたことを話したいと思えます。

前回、7月3日にドライバーの出庫時間と到着時間の確認の中で、拘束時間の休息、または手待ち時間を除いている部分でもありますが、作業スケジュール的には到着何時に着けばいいのかな？という部分から行けば、積むドライバーがいる、またそこで別で今度出庫するドライバーっていうかね、そういう運行形態でも変動していけば、その時間の短縮にも繋がるしまたは継続的に長い時間帯の作業スケジュールにもならない、そんなふうにおいては検証することが一つあるんじゃないかなと感じました。

もう一つ。集積品の部分についてです。いくつか見立てをつけながら、最後の評価の部分に非常に分かりやすい資料の提供ありがとうございます。その中で、一番最後、集積品の必要性の検討の部分で集積品を減らすことができれば、という部分。

その中で私も感じるのが、あくまで出庫の部分においては、ピッキング作業に手間が掛かるという部分で、先ほどのお話でもありましたが、集積品を減らす原点の部分においては例えばパレットがどういう形状で一つの形にならない細かい部分において、拾い集めて12台中の1台に作業形態を変えていくという部分に今後、集積品を減らすという部分においては今、営業所の方にコストを置きながら作業形態やいくつかの減らす形の部分についてはどういうふうにしていけばいいのかを問いかけたい。

受注の部分において集積品が当日9時に入りました、分けました。それってテナントの方の当日配送になるんですかね？

小松崎 栗橋営業所所長（㈱キユーソー流通システム）

当日配送になることもあります。基本的には、集積品を含め、いったん午前中に入庫いただいて、午後1時くらいに出荷のオーダーをマルコメさんからいただくんですけども、その在庫が薄ければ、そこはピッキングに引っかけられることもありますし、在庫がまだ他にあれば、引っかけられないこともありますし。なんとも言えないですけど、基本的には、以前は在庫が3万ケースくらいあったけど、今は直送からいったん栗橋に入れて出荷する流れに変わったことによって、在庫は倍になっています。なので、集積品も量的には減ってきている。ゼロにはなっていませんけど、改善をマルコメさんとしてはやっていたいただいているん

だろうなと感じてはいますし、基本的には入庫待ちみたいな感じになると思うんですけど、当日入ったものが当日出て行くみたいな。その形はいまのところ少ないですね。

町田 委員（全運輸労働組合）

その中で考え方として、9時に集積品を仕分けする必要がないんじゃないかな？と感じる。例えば、最終10時40分頃の下ろしが終わりました。その後仕分けして1時の出庫に間に合うんじゃないかなっていうね、検討の余地もあるんじゃないかな。9時に仕分けしてすぐに納品に行かなくてはいけないという話ではなかったの、そこは作業の改善策もあるんじゃないかなと感じました。

小山 座長（信州大学名誉教授）

それでは、佐々木委員をお願いします。

佐々木 委員（長野県中小企業団体中央会）

佐々木です。

9ページの改善点ということで、線を引いてあるところお聞きしたいのですが、よく分からないのが手待ちの時間ということで、最低限の手待ち時間の最低限とはどれくらいのことをいうのか？運ぶ人によって全然違うなと感じるのですが、ケースによってどれくらいっていう基準があるのか？と言うのが一点。

それと、東信運送様の方でこの実験結果がうまくいったということで、今後もこの形態で運送を行うことが可能なかどうか？というのをお聞きしたい。

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

これはみんな合わせ技で先ほど言っている手待ち時間、今、下線の付いている部分、東信運送さんの部分十数台あるうちの1台分については朝の6時の積み込み、積み込み時間が昨年度の取組みの中で、幅広い時間帯で積み込みをできるようになりましたというところがありますので、色々配分をしていった中で東信運送さんの分を仮に朝の6時というふうに積み込みをすれば、なおかつ行って手待ち時間というのはなんぞや？っていうのもありますが、実際には朝9時に着いてもその前に車が来ている、そして車が来ている順番（受付順）に下ろすと言うことになりますから、仮に9時に受付して11時に下ろせましたとなると、2時間は間違いなく待つことになるんですね。この時間というのが、少なくとも何時に着けましょう、何時に出ましようというのは中々難しいことなんで、何時に着けましょうという目安をやれば、その時間に行けば仮に1台分15～20分、下ろす時間にかかりますので、実際には、今1時間2時間待っている部分についてというのは、少なくとも1時間以内の2、30分で済むのではないかなという想定はさせていただきます。

佐々木 委員（長野県中小企業団体中央会）

そうすると、この最低限の手待ち時間というのは30分ですか？

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

それは、具体的に何っていうふうには言えません。今の時間よりは間違いなく短くて済むということは見えています。1分も待たずに下ろすと言うことは現実的には難しいので、ここは言葉の綾といいますか表現の仕方になるのですが、今よりも短くなる最低限の待ち時間で下せることにはなるのではないでしょう

か、という意味合いです。

宮崎社長（長野通運株式会社）

補足させていただきたいのですが、極端な話、弊社の方でキューソーさんが8時から荷下しですよって言ったときに、弊社の方で手配した車に「8時まで入るな！」と指示することは可能なんですね。そうすると、手待ち時間ゼロだという成果を得ました。と言えちゃうんですよ。ただ、そう言ってるドライバーさんは、前日12時に栗橋に着いちゃってるかもしれないし、どこで寝てるかっていうだけの話。だから先ほど申し上げただけで、手待ち時間とはなんぞや？という概念をまずしっかり整理しないとこの議論が成り立ちませんよ。というのが一点です。それから、日通総研さんに一つお願いしたいんですけど、時系列で東信運送様のおっしゃっている当日下ろして言う概念と、前日積んで翌日下ろして言う概念がごっちゃになっていると思うので、タイムテーブルでチャートになっていると分かりやすいと思うので作成をお願いしたいところです。

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

分かりました。

佐々木 委員（長野県中小企業団体中央会）

では、東信運送様の方はこのケースで乗っていただけるんですか？

朝場 委員（東信運送株式会社）

それぞれの立場として、たくさんの意見が出た中で、整理していかなければ答えが出ないと思っている。まず、この地方協議会のあり方というのは、社員の環境をよくしていこうということ、そしてドライバー不足というのも環境が悪いから生じる。手待ち時間が長いとか拘束時間が長いとか原因を追及して長時間労働を短くしていこうというのがスタートなので、現在のあり方を言っているわけですが、ずばり言えば集積品の話が出ました。これが到着してから、自分の荷物を下してもそれをみんなで仕分けしているわけですね。実際には1時間と言うけどもチャートを見ると平均的に早く下した車でも、明日は我が身ということで、自分が集積品を積んでいったときに手伝ってもらわないといけないんで、ドライバー同士がそういった環境を作っているのだと思っている。そんなに大勢でやる必要もないだろうと思うんだけど、自分の時に少なくなると時間はどんどん延びるだけ。ですから、そういう意味でいくとそれが長時間になっていく、それが次の仕事のときにですね、お昼ぐらいまでなってしまうので、次の集荷に夜に引き取りに行くとかそういうところに影響が出てくるわけじゃないですか。だから総合的に言えば、時間が長くなっているのは、夜中に着いて、朝9時から荷物を下ろす。これはね、休憩時間ですよ。夜の10時11時に着いたといえ、積んだらすぐ出るとですね、そのぐらい着く車もあります。実際に仕分けして積んでる時間が8時9時というようになるということもあるようです。その車はそんなに早く着きませんね。やっぱり1時2時に着くということですから、待ち時間っていうのは、例えば朝に下し始めて順番があるというのはあるけれど、そこをどういうふうにしてやるかといったら1台15分で済むっていうことですから10時台くらいが平均かな？ま、2時間から2時間半くらいっていうくらいだと全部下りちゃうんですね。そこを例えば9時だったら8時とか7時とかでキューソー様の方で下ろしの作業の方を改善してくれれば、その時間帯にはみんな下りちゃうんですね。だからそういう意味では、待ち時間というものはなくてそういうご協力をいただいているということですから、下ろす順番でいったら順番待ちしてるって言うのは解決できないですね。一斉に全部下りませんから。あるいはマルコメさんのスペースがあれば、2台のフォークで下ろしていけば半分で済むわけですね。3台でおろせば更に少なくなるって言うんで、そういう工夫をしてこれから長時間の要因をキューソーさんの方で考えて改善していくことになるかと思います。

もう一つは長野通運様の方で朝から積めるんですね。前倒ししたために今日の積む車は改善するまでは一

時のオーダーストップでピックアップも始まりますから、どんな早くても2時とか3時にしか積めないですよ。それを、ピックアップしながら、揃ったら積んでく積んでくをやっていっても、やっぱり8時9時になってしまうということがあるんだろうと思うんですね。それはあくまでも、動き出すまでは休憩時間というふうに充てないと本当に休んでいる時間がないということになっちゃうんで、そこをみんな考えれば良いと思う。今、私の方は朝から積めるようになったとすれば、その状況によっては7時とか8時に積めれば走って行って（県外の車は別として）帰りの仕事も含めてやると、高速で走らせて時間を短縮するんですね。これは改善基準をベースに考えています。そうすると、着いたらすぐ下ろせる態勢であれば待ち時間もなんでもない。その前に早く積んでいったのが1台2台いけば待たなきゃなんないけど、それは待ち時間にはならないですね。到着したらどんどん下ろしていただければ待ち時間はなくなると思う。そういう意味で今の到着時間を指定してみたところでそれはあてにならない。あるいは途中で休憩、たとえば若干疲れたから休憩眠くなったからちょっと休んでいくというのがあればそれがどんどん遅れていって、場合によっては、後ろから出た車が先に到着しちゃうって事だってあり得るわけですから、今の現場はどういうふうに変わるか分からないんで、時間指定するってのはですね、その通りに行くかどうかは分からないと思う。でも改善して長時間であったものを短くするとすれば、到着したときに今までは下ろせませんでしたのが、午後の7時とか8時に出て行って12時とか1時に入って下ろすまでは仮眠をしてるわけですね。それが休憩期間として8時間を満たしてるかどうかは、1日の運行と2日で1運行でまた条件が違うため、2日で1運行であれば十分に休息は取れるんですが1日の運行になると待っていたら拘束時間の13時間をオーバーしちゃいますから、運行のテクニックというか、改善基準に合わせて安全に走らせるには、条件が色々違って来る。だから、一口で言うのは難しいので整理して、意見をまとめたうえで話をした方がよいかと思います。

うちの車になると、この実証実験では4時20分になるといったんうちに帰って用事を済ませて、出てきて4時20分になると思うんだけど、これは受付が4時20分ですので出る時間がかかなり遅かったってことですかね？そうすると、これはうちの方の体制でそんなにギリギリでいって、もし故障したり何かあったときに迷惑をかけてしまうことを考えて、7時には概ね積み上がったものは出て行く。それを積んで8時9時になったとしても、点呼して、翌日の打ち合わせをして出て行くという体制になってますから、4時20分に到着してやったっていうのは確認してみないと分からないけど、もっと早く着いてると思うんです。

小山 座長（信州大学名誉教授）

すみません、時間が迫ってきていますので、宇野委員お願いします。

宇野 委員代理（長野労働局労働基準部長）

実証実験というのは、長野から栗橋行って帰ってくるまでをやるということですか？

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

そうです。

まさに車両によると思います。今回の実証実験で我々いただいているのは、実運送事業者様は東信運送様ですよ。ということで指示いただいているので、基本、そこの比較をするのは東信運送様の車ということ想定させていただいてます。ただ、東信運送さんの車だけを時間指定するわけではありません。

宇野 委員代理（長野労働局労働基準部長）

朝6時から積み込みを行うという、これは、とある日に1日やってみるということよろしいのですか？

大島 リーダー（株式会社日通総合研究所）

1月の22日～25日の間で想定をしています。

宇野 委員代理（長野労働局労働基準部長）

トラックドライバーからすると、トラックの中で寝ると家で寝るとどちらが休まるのですか？

朝場 委員（東信運送株式会社）

プロドライバーとして経験を積めば、慣れて寝られます。

宮崎社長（長野通運株式会社）

また、ごっちゃになっているんですが、発荷主側で受注のタイミングが早まったから時間的余裕ができる、したがって朝から積み込みが可能だから、お昼までに持って行けばキューソー様は午前中の荷下しだから。ってことで1日はしょっちゃえるっていうような目的の輸送も可能ですよね、っていう話がここに出ているわけです。それと、待ち時間の削減をしようという話とはリンクしてないです。そこは整理して考えた方がよいのではないかなと思います。

小山 座長（信州大学名誉教授）

例えば、手待ち時間というものの定義を厳密に決めたとしますよね。そうするとそこにはコストは発生するのですか？

宮崎社長（長野通運株式会社）

コストは各運送会社が負担すべきものとして発生する。人を使えば、必然的にコストは発生する。拘束時間というのは例えばドライバーが寝ている間は休憩時間として社内規定として給料を支払いしませんよ。となっていればコストは発生しないという概念もあるでしょうし、自社の場合は、拘束時間中は雇用の中の拘束時間なので、コストは発生している。それを誰が負担するのかはそれぞれだろうけど、基本的に人を使うことになればコストは発生するということになると思います。

宇野 委員代理（長野労働局労働基準部長）

同じ拘束時間であれば、トラックで寝るのも家で寝るのも、体の負担回復（休息）からすると同じなんですか？

宮崎社長（長野通運株式会社）

それは、概念として違います。8時間寝るといふのを会社の拘束下で寝るって言う話であれば、会社の業務時間中の休憩時間の中で寝るっていう話になるわけです。そうじゃなくて自宅に戻って寝るという話になれば、業務時間外の拘束時間となる。給料が払われる払われないの違いがあるとしても、会社としての拘束時間ということと会社から帰って寝るということとは、全く違うものと考えていただきたい。



林 委員代理（北陸信越運輸局自動車交通部長）

実際、実証実験でどのようなトライアルができるのかがまだ見えないところがあるのでマルコメさん、長野通運さん、東信運送さん、キューソーさんで打ち合わせをしていただいて、みなさんがやれるものをお願いしたいと思っております。関東と関西の待ち時間の違いなどを見ますと単純に比較はできないという話もありましたが関西なら関西のいいところを分析していただいて参考にするのもいいかなと思います。この協議会も、今年で3年目ではありますが全国各地でパイロット事業をやっていただいているわけでありまして、その成果を踏まえて来年度、ガイドラインを作るということになっておりますので、今後とも皆様の貴重なご意見をいただきながら、成果が出るように頑張っていきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

小山 座長（信州大学名誉教授）

委員全員からの意見は何わせていただきましたけども、対象集団にて補足などがございましたら、ご発言願います。

朝場 委員（東信運送株式会社）

先ほどからも色々ご意見出ておりますけれど、一つ一つ各社に関連が出てくるのですが、今日出荷して持って行く荷物は、キューソー様の方は翌日に着いてそれをピックアップして当日に配送するというのはあるんですけども、キューソー様の場合には翌日なんですね。なので、持って行ったものをすぐにバラしてやるということじゃなくて在庫不足のものがあればその中からはさき説明があったように

マルコメさんの方でも集積品を細かく今までのようにできるだけやらないようにまとめて持って行くということになると、それが回転するようになれば何かで不足するって言う欠品があればそれだけは引っ張り出さなきゃいけないということだと思うんですね。そういう意味では改善されていくと思う。

長野の会社が運行するっていうものと、アウトサイダーで外から来たものが長野通運様に入ってその車に積んでいただくってものによっては、諸条件が全然違うわけじゃないですか。だから10時11時に入ってくる車もあれば、前日の夕方までに下ろしてしまっ、車の中で一泊して朝早く入ってという。寝てる場所がないんで、通運様は広いんで、そこに入ってとか、色々違う。うちの地元の人はじゃあ地元だから積めるような時間に行こうかっていうと今度は先にみんな積んじゃうんで行ったときは下ろしが一番最後になるんで、荷物の下ろす・積むの指示があればそのまま行っちゃうんですね。で、ずうっと待ってる。これを待ち時間って言ったってこれはうちらドライバーの都合だから、これからお客さんにそういうものを運送約款も変わってきてますけど、そういうのは待ち時間にならないと思うんです。ただし、ドライバーは長い時間ずうっといるということなんで、総合的に求めていくってものになると、早く積める車は7時なら7時に出れば、11時くらいには着きます。高速をうまく使えば、間違いなく入っていくわけで連続運転も避けられるし、ハンドル時間の問題もあるんですけどそういうものもどんどん下げられていって下ろせるといこと。そういう意味では、色々なケースで車が入っていきますのでいろんな問題が出てくるのですが、今までのことを考えるとどうなるかといったら、生産性を向上させなければ、労働集約作業のドライバーは、ドライバーが生産力ですから、何の工夫もなく残業が少なくなれば賃金が少なくなっていくだけ。運行効率を工夫して、2日で1運行だったものを条件が揃えば行って積んで下して帰れるって言うことは可能である。そここのところを、キューソー様とうまく協力いただければ改善により、2日で1運行のものを1日で運行するといった生産効率上がる。外から来ている車は翌日まで行って朝から下ろしてお昼になって、それから会社に帰ったら何の生産性もなく1日がつぶれちゃう。ただ、その前の日に全部下ろしてくれれば、その会社の車は翌日から全く新しい仕事を朝からできるんです。その分は生産性が上がっていくんで、今後はそういうことを汲み取っていけば、総合してどこに問題があったかから始めて、時間の短縮もできて改善基準に沿ってできるよというふうになっていくと思います。実際うちは今そういうことを考えて生産性が向上しなければ賃金が下がる気がする。生産性が下がって、適正料金取ればいいじゃないかという話になるんだと思うけど、何が適正料金かいきなりそういってたら收拾がつかなくなるので、その辺も含めて総合的に大島さんに専門的に考えてもらってやっていただくと距離的にはよく分かる。関西の例も出しましたが、走ってって休んで休息する時間に走ってって、ちょうど下ろす時間になる

かなってことで待ち時間がなく下ろせるんですが、休んではいませんよね。途中で30分は休んではいるけども、そういうような問題があるんですね。その8時間というのも、休めば安全だという絶対の保証もないので、運転基準に沿って対応できるんじゃないかなと思っております。

小山 座長（信州大学名誉教授）

それでは時間となりました。

日通総研の大島様をはじめ、対象集団の皆様におかれましては、今般の協議会の議論を踏まえ、引き続き、事業進捗をお願いします。

次回協議会では成果報告となろうかと思いますが、非常に期待しております。

また、キューソー流通システムの小松崎様におかれましては、遠方からのご出席、感謝申し上げる次第です。

議題2「その他」については、あらかじめ事務局より付議事項はないと聞いておりますが、委員各位にて特段ございますでしょうか？

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

ありません。

小山 座長（信州大学名誉教授）

今日はいくつかご提案がありまして、トライアルをしていただくということですが、問題点が指摘されておりますので、その辺も含めてよろしくお願ひしたいと思ひます。

本日は、ありがとうございました。

事務局（長野運輸支局 宮本首席）

それでは事務局から一点申し上げます。

ただいまの議論におかれまして、日通総研の大島様には二点宿題が課せられたかと存じます。一点目は今般の委員、先生の問いに対して整理した回答を示すこと。二点目は実証実験の具体プランを示すこと。当然、実施前には委員各位に「こういうことを具体的にやりますよ」ということは示されないといけないと存じます。従ひましてこれら二点は事務局に報告していただき、事務局から委員、先生各位に展開したいと考えております。時期は、実証実験の実際に行う時期が1月下旬を目途としていることから12月～1月中旬までに展開したいと考えております。

本日はお忙しい中、ご参集いただきありがとうございました。

（終了）