

第11回兵庫県地方協議会の議事概要

○第10回協議会の概要について

(特にご意見はありませんでした)

○近畿運輸局管内における実証事業の取組状況について

▼ある業者が予約システムを導入した。導入以前はひどい時はドライバーが順番待ちで3~4時間待機が当たり前であったが、予約システムを導入したことでそれが一気に30分ぐらいに縮まった。すごい効果が出たが、その時間に到着できるかどうかドライバーのプレッシャーになる。高速を使って行くということで、事故でもあった場合の渋滞を考えると、やはり早め早めに出て行かざるを得ない。時間的には随分短縮される方向へいきかけていたものが、道路事情によっては解消されないことが起きている。また予約システムの使用率についても物量に応じて、システムを使ったり使わなかったりといったようなことがあるので、結果的に時間が経過すると元の木阿弥に戻っていくような現実がある。

▼物流バーコードというデジタル化で作業効率を上げる仕組みは、業界全体で統一する流れが必要。せっかくデジタル化ができてそれぞれのメーカーによって異なると使い物にならない。業界ごとに少しでもデジタル化に向けて統一を図る必要がある。

▼量販店あたりの納品体制について、予約システムを導入しても難しい。システムの利用状況が15~20%という状況で予約システムはが機能していない。量販店のセンターへの納品で、一番早く対応できる生鮮食料品であれば予約システムも機能するのでは。その他加工食品や衣料雑貨は、逆に五月雨で納品できる体制、つまり受入側に1週間なりのストックを持っていただく仕組みが必要。そのような形態でなければドライバーはどうしても待たされる。

▼バーコードが何のために必要なのか。トラックの荷下ろしの時のカウントだけではなく、受入側の仕分けのためのバーコード。バーコードを導入しても荷下ろしの時間帯には時間がかかるため、これらを考慮する仕組みが必要。

○ウイズポストコロナ時代への対応について

▼運賃交渉というところで、コロナ禍においてトラック事業者も荷主も同じ環境下に

あるが、経済的な状況からどうしても抑制される。このような状況下で標準的な運賃の法律が時限立法になっているため、その間に我々がどこまでできるか非常に危惧している。ただ、ここまで環境を整えていただけており、荷主にも理解を得つつ進めていかなければならない。我々自身の事業を持続可能な形で進めていくとすれば、やはり運賃を上げていただき、労働環境を整えて荷主の要望に応じていかなければならない。ただ、繰り返しになるが、経済の現況を考えると非常に難しい。

そこで、当局も考えていると思うが、ホワイト物流の進め方をもう少し違った形で展開していけないか。小学生の時からサプライチェーンマネジメントの中でホワイト物流の考え方を教科書に載せて社会に知っていただく環境作りを進め、我々の状況もより荷主、消費者に理解してもらえ進めやすくなるのではないか。そういった環境作りを当局にお願いしたい。

▼コロナによって物流環境が大きく変わっている会社と順調にしている会社との格差が、我々の分からないところに出ている。その格差がもう少し我々の協議の中で浮き彫りになると、今後サプライチェーン上の課題や弱み、変化に対する対応策を検討する良い機会になるのではないか。コロナ、ウイズコロナという視点だけではなく物流コスト改善の1つの切り口にもなるので、情報提供、共有ができるとなお議論が活発化する。

▼今、一番課題としなければならないのが、効率。どれだけ無駄を省いていくか、どれだけ共同で協業しながら効率を上げていくとかということ。今までは我々専属のような荷物の運び方をしていたものをどんどん協業していくような形をとっていくことが必要なのでは。

▼労働局から説明があったテレワークの関係だが、大手の運送会社であれば管理のポストがあって現場技能系ではなく事務方になり、在宅勤務、テレワークが可能だが、やはりトラック、倉庫含めて現場末端になるとテレワークというのは非常にやりにくいのが現状。実際に企業に聞いたところ、不公平感が出ていて、現場は休めないけれど管理だけ休んでいるといったような不平不満の意見が出ている。その点が運送業界というのはエッセンシャルワーカー、生活に必要不可欠な労働者と謳われているが、非常に厳しい状況になっている。標準運賃の関係であるとか労働時間改善の動きが昨年、一昨年と流れが出てきたなかでコロナという問題が出てきてしまって、労働組合としてせつかく良い流れを作ってきた環境なので、コロナの収束は見えないがこの先もこの流れを継続してやっていきたい。

▼標準化というとそれぞれの業界で色々であろうかと思うが、前回協議会でも紹介のあった農協の取組みでパレット化というものが取り上げられているが、手荷役の

作業がドライバーの労働環境を大きく劣化させている1つの要因だと思うので、国策として考えていくべきは物流コストを安くするためにはパレットで輸送するのが一番良い。運べる形はトラックのボデーのサイズが決まっているので、今現在標準パレットとしてイチイチのパレットというのがトラックの積載効率を上げる意味では一番良い。パレットの標準化ということと、デジタル化に向けての基本的な標準化。整えるべきは柱となる部分をしっかり整えて、そこから先は荷主と物流業者が工夫をしながらコストを削減するというような具体例に持っていけるような仕組みを進めていかないと、このままの状態を実証実験をいくら繰り返しても結果的には何も変わらない。持続化給付金と雇用調整助成金について、持続化給付金は約8割活用予定がなく、これは物流が動いている証拠。これだけ厳しい状況の中で政府のお金をあてにせずに物流会社は動いているという現実。物流を止めないためにはどうすれば良いのか、エッセンシャルワーカーは、呼び名はずいぶん良いが何も無い。雪が降って止まったらトラックドライバーが悪かったとマスコミの報道が最初に出てきてしまうのが現実。そこに憧れて仕事をしようと思うような若者が増えてこないように世の中全体が物流業界を評価しているというのが今の現実。

○令和2年度兵庫県地方協議会での取組みについて

▼ホワイト物流推進運動で、女性や60歳以上の運転者が働きやすいような環境作りに加えて、少子高齢化で今ほどの業界にしても労働人口が減っていく中で、これらに障害者の方とか外国人の方を含めるということで、外国人についてはコロナの時期で入国が困難なところもあるが、活用する、雇用することでイメージアップに繋がるのでは。

▼トラック協会と一緒に進めているが、地道にやっていくしかない。団体と連携をとりながら同じ荷主に同じチラシがまかれるかもしれないが、続けて行かなければならない。費用の問題もあるかもしれないが、すぐには効果が出ることは難しい。

▼ホワイト物流は非常に重要なことだが、この度のコロナで考え方が多面的になってきたのではないかと。最近、SDGsという、持続可能な開発と言われているが、今、日本中で、世界中かもしれないがコンビニが24時間開いていて通販でお昼に頼むと翌日の朝に物が届くことが消費者ニーズで絶対なのであれば、それに荷主は応えようとする。荷主が応えようとする以上は物流にそれが要求される。それを実現するためには色んな効率アップが必要になる。それについていける運輸事業者は良いが、規模であるとか色んな問題でそれについていけないと、結局はドライバーあるいは荷受けの作業員さんに負担のしわ寄せがいく。責任ある消費と責任ある製

造と。消費者の言うことは全て何でもの気風を変えていかなければならない。国交省ではホワイト物流という側面ではなくて、トラックが普通に走るときに例えば急加速すると燃料が使われる、過積載も当然道路にも負担をかける、燃料の使いすぎにも繋がる。そういった基準を色々作り、クリアしておられる運輸事業者には高速道路料金を安くするとか、具体的なメリットがあると何とか頑張っ環境に優しい車の走らせ方をしようというインセンティブにもつながる。広く見てホワイト物流も含めて荷主も対応できるようなキャンペーンを国交省にやっていただければ。

▼トラックが高速道路の渋滞によって予約したシステムで時間に間に合わないことがあり、またトラック事業者に対する特典といった話もあり、やはり高速道路でも歩行者優先ではないが、トラック優先というようなルール、ある時間帯はトラックが優先という法整備か、法整備まではいかなくとも乗用車とトラックの棲み分け、高速道路の走り方の棲み分け、トラックが渋滞で時間を気にしてそれが事故に繋がることもあるので、その辺りを一度提案して実証実験等に結びつけていければよいのでは。特に阪神高速3号は有名なくらい混雑するので乗用車は地道を走るとか工夫してもらえばよいのでは。

標準的運賃について、会員200社ほどいる中の約半数の104社がトラック運送事業を営。2月のはじめにリーフレットを全会員に配布。荷主とは料金交渉においても、トラックドライバー不足ではあるが実態に即した安全に品物をお届けする体制の公的な役割を理解してもらい、料金の改定に結びつけるような形が良いのでは。

倉庫側としてトラック運転者の入庫、出庫で、2ヶ所品種の違う品物を積まなければならないといった場合、倉庫側としては担当者にその旨を事前に伝えていただくことで対応できるような工夫は可能であるので、2ヶ所積みの場合には事前に連絡いただければ良いのでは。

▼店舗の開店、工場の操業等、物流はほとんどにおいて朝は納品、昼からは出荷となっている。その朝に間に合わせるために、トラックは夜間、夜中、早朝の時間帯に勤務、労働しなければならない。ドライバーの募集をかけても、若い人はこの時間滞の仕事はしたくない。応募されるのは年配の方で、当社でも60歳過ぎ、70代のドライバーで、備車で来る長距離ドライバーも60歳過ぎの方が多い。社会の仕組みが朝からとなっているので、朝に間に合わすような業務をトラック業界は担っており、なかなか若い人が集まってこないのが現実。

標準的な運賃の話だが、コロナで好調な荷主、コロナの影響をまともに受けて売上げが落ちている荷主など、様々な荷主がいるが、好調な荷主に対しては、標準

的な運賃を提示して交渉しやすいが、売り上げが落ちている荷主にはトラック事業者としては足を運びにくいというのが現実。平均して2割くらいで業務が落ち込んでいる。

○その他

▼異常気象時の問題だが、台風の場合は気象情報で通過がどの時間になるのか見込めてトラックを出発させずに時間調整をすることが可能だが、今回、日本海側で雪が降って、そのたびに気象情報は豪雪予報をされるが、実際にドライバーが運行していくと、高速道路が通行止めになるという現実があり、一般道路に降りざるを得ない。一般道路に降りると除雪状況はそれ以上のものがある。当局から輸送を止めなさいと言うような状況に今回のコロナ禍で学んだことは不要不急の動きを止めると言うことでもあるので、天気予報がそっくりそのまま当たるということは少ないが、発表により現場としてはずいぶん救われるような気がする。もう一点お願いしたいのは、労働時間の改善だが、労働環境の観点から言えば、トラックの休憩施設あるいはトイレのインフラ整備は進んでいるという声あまり聞こえてこない。是非、予算に取り入れて取り組みをお願いしたい。

▼今回の豪雪に関して、タイヤの装着の問題もあるのかもしれないが、準備をして運行していても予想以上に雪が降り、ホワイトアウトということもあるかもしれないが、準備をしていたが気象が予想以上に気候が悪くなったということもあるのでは。

▼ドライバーの責任にされてしまう。荷主から言えば、運送会社の責任になってしまふということが一番の問題で、社会問題にしないとドライバーは救われない。

▼雪の関係は何年かに一度問題になっている。その都度、対応自体は良い面にもあれば、色んな方面に影響を与えるような対応をとる必要があり模索中。今年度にあった大雪について今までなかったことは、整備局や高速道路会社や気象庁が一体となって大雪に対する緊急発表をしている。事前通行止めの可能性がある道路の情報を前広に知る情報をもってトラック運送事業者と荷主で対話できる、このような情報提供は少しずつできてきているが、現実としてスタックする車が沢山あり、また、一般道に降ろしたところで道路に変わりはないので、一般道に降ろした方がより問題だが、現実として、多分一般道に降ろした方が、何かあった際に支援物資等が届きやすいという面もあり、一般道に降ろしているのでは。この問題は毎回どのような方法が良いのかということを議論して改善検討が必要。