

第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善

佐賀県地方協議会 議事録

1. 日 時 平成27年11月27日（金） 14:00～16:00
2. 場 所 佐賀第二合同庁舎 5階 共用大会議室
3. 出席者 ※出席者名簿参照

九州運輸局からの説明

議題1 第2回中央協議会の概要について

議題2 事業者アンケートにおける長時間労働・労働時間短縮に対する
意見等について

1 【馬渡委員】

協会から述べさせていただきます。

アンケートにおける意見は、荷主さんによってバラつきがあると思います。

改善基準告示そのものについての意見が書いてありますが、労働実態に合わせて、その見直し、若しくは緩和をしてほしいということがあります。例えば、東京あたりから400キロとか600キロぐらいの県の方と、東京から鹿児島までというと1,600キロ位走らないといけないと思いますが、その鹿児島の人と同じ基準で一律にやってください、という改善基準告示をなんとか幅を持たせていただけないかということ協会で言いたいと思っています。

ただ、その実態として、それは無理と、後からILOの話が出るのかもしれませんが、運送業に今の改善基準告示をきちっと守りなさいというのであれば、荷主さんとか、元請の運送事業者さんに、改善基準告示を守れるようにしてください、ということをお願いしたい。

そうでなければ我々だけが荷主さんに言っても、なかなかそれを聞いていただけない実態があります。厚生労働省さんから荷主さんや、大手の元請の物流事業者さんにも、改善基準告示をきちっと守ってもらわないといけません。こういう決まりごとの数字がありますよと指導をしていただきたい。我々だけが言っても、それは無理と言われれば、そこまでの話になってしまう。

そこで2点ありますが、一つは一律で括られる部分がどうにかならないのか、物理的に東京から1,600キロ位の鹿児島県や1,200キロ位の我々佐賀県と、それから、静岡県とか、

4～500 キロ位の県を同じ基準で、同じようにというのはやっぱり近い県の方に分があるなと思います。我々業界から言えば、告示を遠い所は遠い所なりに「こういう風に守りなさい」ということにできないのか。二つ目は、告示そのものは変えられないという前提があるのなら、こういうものが厳然としてあるから「守りなさい」、と我々にも勿論言われるでしょうが、荷主さんや元請の事業者さんに対しても、我々同様そここのところはきちっと指導をしていただきたいことを強調して言いたいと思います。

2【佐賀労働局 城部長】

まず、今、馬渡会長からお話がありましたけれども、そもそも改善基準告示というのがどういう経緯で設けられたか、これを考える必要があるのではなかろうかというふうに考えております。

改善基準告示といいますのは、重大な交通事故、過労運転、過重労働等こういったものによる重大な交通労災を防止するという観点から機能しているというふうに考えております。

したがって、この協議会というのは荷主の方も交えまして、その取引環境を改善して行って、そのうえでトラックドライバーの労働時間を配分していき、そして、先程運輸局さんからもありましたが、若者等のなり手がいない、運転手が高齢化している、というような問題も出てきているため、労働条件を改善して行って、この業界をどうもっていくかというような議論の場であると思いますので、直接この改善基準告示をどうするかということは、ここで議論するのはどうかと思っております。

しかしながら、今ご指摘がございましたように、改善基準告示の見直しができないのであれば、改善基準告示を遵守するよう、荷主或いは元請のほうも監督指導してほしいということですが、これは一義的には労働者を使用する事業主に改善基準告示を遵守する義務がありますけれども、これまで厚生労働省としましても、荷主の皆さんに対して何とかトラック事業者の状況を踏まえたうえで、適切な運行計画、配車計画、そういったものに対してご理解いただくようセミナー等をやってきたところであります。

そういった委託事業も引き続き行っていくますが、やはりトラック事業者さんだけを指導してもうまくいきませんので、できる限り先程も申しましたように、一義的には事業主や労働者を使用する事業主に法律の遵守義務がありますので、当方としても今後とも荷主の方々や元請の方々を指導していきたいと思っております。

3【荒牧座長】

小野先生、解説とご意見を伺っていいですか。

元々はどうかということと、どういうふうな解決策があるかということについて教えていただきたいと思います。

4【小野委員】

先程、馬渡委員さんからありましたように、基本的には都市内の運行ではなくて、大阪方面或いは名古屋方面、最終的には関東向けの運行上、改善基準告示を遵守しつつ荷主のニーズを満たすというのは、極めて難しくなっている状況です。

昨年度、細かな実態調査をしたところによりますと、九州から東京まで一運行すると5日間かかるんですが、基準を守って行けば6日位はかかります。2,500キロから3,200キロ位走る中において、1週間の運行の中で改善基準告示に違反するようなところをカウントすると、運転時間については1回の連続は4時間まで、2日平均で1日9時間まで、或いは1日の拘束時間は13時間までなのにこれを超える15時間が3回になっているとか、更に16時間の限度を超えてしまったとか、そういったことを全部足しますと8点9点の違反点数になっていくわけです。

多いところは10何点の違反点数、これを1か月に換算すると30点を軽く超えてしまうという状況になります。これについては、セリの時間の問題もありますが、そういった荷主のニーズというの満たさないとなかなか運送委託を受けられないという現実がありますので、改善基準告示は絶対条件と言われると、これはなかなか厳しいものがあるので、その板挟みをどうにか解消したい、というのが事業者側の本当の気持ちだろうと思います。

そこで、ある意味働きぶりというのが改善基準告示なので、そういう点で見ると、時間の長さだけではなく、働きぶりまで含めて議論していったほうが良いかな、というふうに思います。

5【荒牧座長】

その作業は、厚生労働省の作業ですよ。

6【佐賀労働局 城部長】

改善基準告示を設けたり、改正したりするのは厚生労働省の審議会で行っております。

7【荒牧座長】

そうすると、先程馬渡委員さんが言われたみたいに、鹿児島とかそういう遠方でも、東京という巨大なマーケットがターゲットになっているからそういうことになっているのでしょうけど、一極集中が問題、ということになるのかも知れませんね。私事になりますが、先般、ある防災関係のシンポジウムに行ったら、東京が減ぶという話が延々とあり、直下型地震と東南海地震で首都機能が減ぶことになる、分散しないとこの国はもたないというようなことを聞いてきました。

ここでもそういう歪な構造が、馬渡委員さんが言われたみたいなことになるのであれば、相当その膨大な量の集中化が行われていることについてターゲットがあるのだろうけど、荷主さんはそこに物を送り付けないと商売にならないというような構造のはずだから、何かうまい方法はないのかなと思いますね。

8 【小野委員】

あともう一点、本年9月からフェリー乗船時については、乗船後2時間は休息期間として認められていなかったこれまでの方針が撤回され、休息期間に加えることができると改善されました。したがって、改善基準告示は全く変わらないということではありません。

例えば、分割休息の問題ですが、最低の単位として4時間以上なければ分割休息に算入されないというようなご意見がアンケートの中に入っておりますが、それについても、安全を満たしながら長距離運行の実態に則した見直しをする可能性もゼロではないということも申しあげたいと思います。

9 【荒牧座長】

地方創生事業というのは、とにかく売れるものを作って売ろうというのは分かるけれども、これは輸送のことは考えないで言っているのかというのは、よく理解できますね。

新幹線貨物を作って東京に全部新幹線で送ろうという話をしている人がいましたけど、私のような土木工学をやっている人間からすると、夜に新幹線を走らせる勇気がないと言うか、あんなうるさいものを夜走らせて大丈夫かということを考えますので、やっぱりいろいろ問題があるというのは非常によく分かります。

10 【鳥屋委員】

先程の馬渡会長のお話は、主に長距離輸送の場合で運転時間が長いというような方向からお話されたと思いますが、私のところは、ほとんど地場の仕事になっております。1日の運転時間は3時間から多くて4時間程度であり、途中はずっと待機したり、1時間待機したりと、その様な仕事が多いわけです。朝一番の到着のため6時、6時半の出発になります。

そこでまた待機するので、運転そのものについての時間はそう長くなりません。ただ拘束時間というのがありますので、きちっとした休息を取っていますが、地場中心と長距離輸送を同じような捉え方で、ただ単に拘束時間だけを見られてもやり辛いということがあります。

それと、ドライバー不足という話が出ていますが、それは給料が安いとかいう話ではないと思います。現在、私は全国各地の10社から13社位の会社のほか、大学の先生たちとも一緒になって大学生に様々な研究をしてもらい、発表会をやってもらっています。そういう若い学生達が感じているのは、休みをきっちり取りたいとか、時間をある程度きちっと決めて、今日は朝8時から20時までとかの計画性をもってやりたいということなので、給料総額そのものではなく、今は共稼ぎが多いからトータルした収入で生活していく、というような考え方を持った若い人が多いです。

だから、運送業者としても、ドライバーの採用に当たっては週休2日で採用するのか、

それ以外で採用するのか、或いはそれをシフトして組み合わせるのか、そこは運送業者の仕事の一つかなと思います。

また、荷主さんとトラック事業者の関係では、どうしてもトラック事業者の方が弱い立場になりますが、発荷主さんと着荷主さんの関係になると、発荷主さんの方がちょっと弱い立場になるので、その調整が発荷主さんと着荷主さんの間でうまく取れていけるのか、それも一つの大きな問題ではないかと思います。

九州運輸局からの説明

議題3 荷主ヒアリングの結果概要について

- i. 荷主ヒアリングの概要
- ii. ①住設メーカーの配送センター<概要>
- iii. ①住設メーカーの配送センターにおける改善事例<その1、その2>

11【鳥屋委員】

納品時間に幅を持たせたとき、仮にそこにこの1社だけしか行かないといった場合にはそれでいいと思いますが、3台とか配車を組まれ、10時から12時という2時間の幅を持たせていた場合に、たまたま10時30分に3台来たら、逆に手待ち時間が増えてくるのではないのでしょうか。

結果として、ここが良かったというふうな事例報告になっていますが、どうですか。

12【九州運輸局 石田部長】

この会社は大手で幹線輸送と、次のサブターミナルに行く輸送を行っています。だから、基本的には定期便なので、輸送先で待たされるということはないわけです。他の物流拠点、サブターミナルみたいな所に行く際は、むしろ納品時間に幅を持たせたほうが効率的になっているという事例です。

13【小野委員】

先程配車ソフトについてのご説明がありましたが、一般的にはオンタイム10時半とコンピューターに設定してしまうと、それが2つあったら最低でも2台必ず必要になります。ところが、例えば10時から11時という2件の納品先があった場合は、1台で十分な配車ができることになります。したがって、15分以内よりも30分以内、或いは1時間以内という形で緩やかなほうが一般的には台数は減っていきます。

ついでに申しますと、この配車計画ソフトというのは、車が20台あればベテランの配車マンがルート配送の計画を立てるより、1週間、1ヶ月と続けてやってみると総台数は必ず減ってくると言われているので、例えばスーパー、コンビニに配送する前には、今ではコンピューター配車が効果的だというのが通説になっているようです。

14【荒牧座長】

小野先生がおっしゃったように、会社によってはこれが良いとか、これが有効だということでしょう。複数台が一緒に固まってきたら、むしろ受ける側が、ちゃんと並べといってくれと言ったことが必要になってくるでしょう。

15【鳥屋委員】

事例と同じような形で改善した会社があります。時間をきちっと指定しても、荷卸しに行くドライバーは早く降ろしたいから早く行って、そこで5台も10台も並ぶことがあるので、ドライバーの希望で8時とか9時半とかをメールなどでセンターに連絡を入れ、これを基にセンター側が配車時間を組んでいくわけです。逆に、センターの方も積む時間をきちっと指定すると、ドライバーもその時間に合わせ、わざわざ早く出ずに、朝はゆっくり出られるため、そういうシステムを組んでやっているところもあります。そうした場合、労働時間は相当減ってきます。

私としては、時間をきちっと区切って計画的にやったほうが手待ち時間の無駄はなくなるし、ドライバーも、きちっと決まった時間があれば心理的にも余裕が出てストレスも少なくなると思います。このようにして労働時間を減らしたという事例があったので紹介しました。

16【荒牧座長】

場所とか状況によって少し違うため、先程小野先生がおっしゃったように、この場合は、配車プログラムでやる受け手側と発送する側が、共に使えるようにするのが有効だろうなと思います。

九州運輸局からの説明

議題3 荷主ヒアリングの結果概要について

- iv. ②食品メーカー系の冷凍冷蔵倉庫<概要>
- v. ②食品メーカーの冷凍冷蔵倉庫における改善事例

<その1、その2、その3>

17【田中委員】

山陽道で運転手が交代しているが、別の車に替わっても法律上、例えば出発時の点検方法とか、交代時にやらなければいけないことなどについて問題はないのですか。

18【九州運輸局 石田部長】

特に問題ありません。

19【田中委員】

運転者が代わる。それは、両者の合流地点でAさんが乗ってきたA車に、反対側からB車で来たBさんがA車に乗り換えることでしょうか？

20【九州運輸局 石田部長】

それは、別に問題ありません。

これはバスでも行われていて、例えばJRバスの東京⇄大阪間では、JR東の人が東京から浜松インターまで運転し、そこから先はJR西の人が運転するというのもやっています。

21【田中委員】

そういう場合、車両点検とか、その他何か問題になることはないですか？

22【九州運輸局 石田部長】

車両点検は出発前にされていると思いますし、乗り換える際も、基本的には必要なチェックはされていると思いますが、それはチェックと言っても一般的なもので、運行前にタイヤは大丈夫かとか、そういう点検だと思っています。

23【小野委員】

それはシェイクハンド輸送と呼ばれています。

実は10年以上前から一部で実証実験がなされていますが、特積み業者は幹線のダイヤが設定されているので、それに合わせてドライバーが交代して互いに発点に戻る、そういうやり方をしてみたことがあります。

最近では、これは実証実験ではなく、既に労働時間短縮のために特積み事業者では一部取り入れられていますが、ここでの特積み事業者というのが一つのポイントで、ダイヤグラムというか、ダイヤで運行する幹線時間でできるため、やり易い面があります。別々の会社間でやっていますが、ドライバーが替わることについて、ちゃんと契約しておけば大丈夫です。

これを同一会社でやる場合は、かえって面倒になります。例えば、事例ではインターチェンジやパーキングエリアですが、ある営業所が、その場所で同じ車のドライバーだけを替える場合、発点のドライバーはその営業所の他に別な地域の営業所でも事前に登録しておくことが必要となりますので、それさえしておけば同一会社でも可能です。これは、リレー輸送というイメージです。

ここで画期的だと思ったのが、特積みの幹線であればお互いの時刻がはっきりしているので、元から運行計画を立ててはありますが、事例ではスーパーの配送でするので一般貨

物や貸切の車になります。私は今までこの事例を知らなかったのですが、こんな事例が実際に九州内であるのだ、と感心しました。事業者の方は可能な限り提携会社を見つけ、事例のような形に進んでいけば良いなと思っています。

ただ、問題がない訳ではなく、ダイヤグラムもしっかりしてこないで、例えば、片方が渋滞に巻き込まれたりしてしまうと、相手が着かないので無駄な時間を過ごすことになる。そのような問題をどう解決するのか、お互いにGPSを見ながら落合う場所を変えるなど、工夫をしていけば可能なのかも知れません

24【田中委員】

この事例は、非常に素晴らしいなと思います。

一つ引かかるのは、フォークリフトでパレットの積込みを行う庫内作業は、その工場の作業員の方が全部されるのですよね。

25【九州運輸局 石田部長】

そうです。

26【田中委員】

しかし、現実にはその作業が全部運転手にきています。

これは、契約内容の決め方とか、流通業界の流れかも知れませんが、今では商品の積み降しは、ほとんどフォークリフトでやっているが、操作が下手な運転手はこれを落とす。そうすると、梱包の中身の商品は何も壊れていなくても全部弁償となり、1回で40~50万円になる場合もあります。だから、できる限り運転手には運転以外の仕事をさせたくない、というのが私の気持ちです。

フォークリフトの運転までやっているからいろんな災害が起き、しかも、それは全部運送会社の弁償になるからみんな神経を使い、時間をかけてやっています。会社にとってそういう部分は結構大きな負担ですが、頭ごなしに言われたら、こっちは何も言えないので、長い歴史の中の習慣でそういうふうになってしまったのかなと思ひ直し、私としては、運転手はあくまでも車の運転であり、着荷主さんまで安全に届けることを最優先にさせたいと思っています。

27【九州運輸局 石田部長】

おっしゃるとおりだと思います。今回、たまたまピックアップさせていただいたところが非常に良い荷主さんだったのかも知れません。

28【馬渡委員】

今、田中さんが言われたように、基本的に運賃だけ頂いている場合は、車上渡し、車上

降ろしとなることがきちっと決まっていますが、積む時も運転手に対して、そこにあるものを持って行けと、降ろす時もここに置けと言われるのが現実です。我々の感覚から言うと、全部パレット積みしていただいているともものすごく良いな、と思いながら資料を見ていましたが、残念ながらそういう実態は少ないですね。

ですから、先程労働局の方に、協会としてお願いしたいという話をしましたが、荷主さんとか元請さんに対して、今度は国交省から「運賃とか運送契約というのは車上渡しですよ」とか、「工場の中のものを何でも運転手さんに拾わせたり、降ろさせたりするのは基本契約に外れていますよ」というようなPRをしていただきたい。今は、その作業がサービスなのか、付帯作業料を要するものなのか、そのへんが曖昧になっています。だから、荷主さんとか、元請さんはご存じだと思いますが、そういうPRをもっとしないといけないのかなあと思っております。協会だけ言っても、「あなた達に都合の良いように言っているのでしょうか」という話にならないように、国交省さんからも基本的な運送契約について、「運賃はこうですよ、荷物は車上渡しですよ」ということをPRしていただくと助かるなと思っています。

もう一点は、我々もスーパーさんに納品していますが、これまでは週3回で「個建て」がほとんどでした。「個建て」で、週3回で満車になった位でちゃんと運べていたのを、最近では「うちはバックヤードが狭いから、週5回来てくれ」と言われることが多くなっています。週7回を5回に削減していただく荷主さんは、非常に良い荷主さんだなと思います。

29【九州運輸局 石田部長】

今回、このような事例を挙げている理由は、こういうふうに皆さん方も進んでいったら良いな、と思ったからであります。

どうやって今後、議論を進めていくかというのが、この協議会の課題だろうと思いますが、改善事例をピックアップして、こういうことをやっていこうという雰囲気をお我々としても作っていききたいということでもあります。

そういう意味でいくと、こういうようなことをどうPRするかというのも、先程運送PRのお話もありましたが、一緒になってやり方を考えさせていただければと思います。

九州運輸局からの説明

議題3 荷主ヒアリングの結果概要について

- vi. ③全国展開スーパーマーケットの配送センター<概要>
- vii. ③スーパーの配送センターにおける改善事例<その1、その2>
- viii. 改善事例のまとめ
- ix. 長時間労働が生じている状況の分析<その1、その2>

30【小野委員】

意見と言うか、感触ですが、長時間労働の改善というのが今回の協議会の中心議題であります。基本的には長時間労働の大きな要因は待ち時間でありまして、そこだけの解決というのはなかなか難しいということでもあります。

そこで、待ち時間が影響する場合でも、都市内の近距離輸送、或いは都市内のルート輸送といったところで発生すると、1日の中では相当な待ち時間となり、悪影響が出てきます。一方、長距離輸送、例えば、東京までの運行の中で出荷時に2時間或いは3時間待ったというのは、全体の長時間労働の中で見ると悪影響はあるのですが、影響度は少ないと思われまして。全体への影響度ということを考えますと、長距離輸送、都市内の近距離の配送、或いはルート配送などに形態を分けて議論していけば焦点がはっきりしてくるようなので、その辺を考慮しながら実態を分析したらどうかと思います。

31【荒牧座長】

私だけが第三者みたいなイメージで言うと、同じことを建設業でもやっていて、担い手育成の面から研修という制度で外国人をどんどん入れており、解決策はそれしかないという感じですよ。

しかし、運送業界がそれを安易にやるだけの空間はなさそうな気がしますので、荷主さんも運送会社さんも、皆さんが知恵を出し合ってやらないといけないと思います。私は教師ですから、若者達の気持ちが分かりますが、賃金も勿論だけど、それ以上に「土曜、日曜はちゃんと休ませろ」という思いが強い。例えば、土木工学、その中でもこれから先一番需要が伸びるだろうと思われるのは、皆さん達が走る道路ですが、土木は道路をちゃんと維持し続けなければならないけれど、その舗装という作業の評判が一番悪い。

私の大学の学生たちが大手の舗装会社に沢山就職しますが、離職率が3年間で50%を超す。その理由は、作業は夜間にやってくれと頼まれ評判が悪いからです。

若者達に否定されたというか、離れられた時にその作業は成り立たなくなり、他の事業にも影響を及ぼすことになるかも知れません。そうすると皆さん達は道路を走れなくなり、どんどん歪な形が出てくる可能性があるんで、本当に知恵を出し合って労働時間のこととか、担い手のことなどをきちっと考えていかないと、この先ちょっと厳しいなという感じがします。

労働局からの説明

議題4 その他（ILO条約と改善基準との関係等について）

32【入江委員】

拘束時間についての考え方は理解できますが、労働時間という考え方を今一度整理させていただきたい。36協定で、私ども本社ドライバーについては80時間の最大延長をさせて

もらっていますが、運転者というのは、所定時間プラス 80 時間の実労働時間と考えていいですか。

33【労働局 事務局】

こちらの計算のやり方は、あくまで事例に基づいた計算になるので、事例に応じて変わってくることはあり得ます。36 協定の内容を見ると、80 時間から 110 時間位を超えた数字が多いようですが、所定労働時間というのをどういう捉え方でやっているかによって時間が変わってくるので、それもケースバイケース、あくまでこれは後段部分に記載している計算事例のもので、比較対象分と理解していただければと思います。

34【荒牧座長】

議題 4 に係わらず、全体としてまだ問題、或いは言い残したことがありましたらご質問をお願いいたします。

35【馬渡委員】

ここに出席しているトラック関係の委員さんは個別の事業者さん方で、なかなか言い難いこともあろうかと思しますので、協会として代弁しますと、先程石田部長さんからご説明いただいた最後の部分、長時間労働が生じている状況の分析の「その 2」のところで、改善方策としてこういうことが考えられるという発言がありました。

元請の荷主さんとは契約しているので、こちらの要望などを聞き入れてもらえるかもらえないかは別にして、話すことはできますが、話せない荷主さんが着荷主さんです。我々は着荷主さんの所に荷物を運んで行きますが、これまでも着荷主さんの所ではいろんな辛い目に遭ったりしていますので、無理なのかどうかは別にして、荷物を運ぶ際に、着荷主さんと我々が直接、運送に関するいろいろな話や、途中の交通状況などの話をさせていただけるようにならないものかなと常々思っているところです。

我々は夜中も夜通し走っていて、途中で、例えば、天候とかその他のいろんな理由で不着になるときに、自分の会社には連絡は基本的につきますが、自分の会社から元請の荷主さんへの連絡がつかないことが多い。

従って、着荷主さんにも連絡がつかない。こういうことが結構ありますから、何かあった場合は、「夜中だったら着荷主さんのどなたのところなら連絡つきますよ」とか、今はメールがいくらでもできる時代ですので、「メールだったら直接しても良いよ」とか、そういう直接連絡できる体制の改善がなされたら、「なんで着かない」など、朝になって着荷主さんが元請の荷主さんにやかましく言われることも減るのではないかと、思っています。

我々としては、夜中でも連絡したいことがありますが、どこにも連絡がつかないことがありますので、そのへんのことも改善の例に入ってくると、元請荷主さんと我々、或いは着荷主さんと我々の間で、必要な話ができると思います。元請荷主さんが着荷主さんに若

干弱い部分があったとしても、不可抗力の部分を着荷主さんがとやかく言われることはそうないような気がしていますから、交通事故がありましたとか、崖崩れがありましたとかの連絡を、ちゃんと早めに着荷主さんに入れていれば、元請荷主さんに対して「なんで」というようなお話は減るのではないかと思いますので、そういう関係というか、連絡を先にされるとお困りになる事情があるのか、もしあれば元請の荷主さん達に教えていただければと思っています。

36【江口委員】

正直に言いまして、我々も着荷主さんに直接連絡というのはなかなかできません。途中に代理店さん等、いろいろなところが入っているからです。しかし、どうしても必要な時には直接連絡をさせていただきながら、やりとりするパターンもありますが、ただ、いろんな方がいらっしゃいまして、直接連絡したらお叱りを受けるようなことも実際にあります。そういう点では非常にデリケートというか、難しいなというのが正直なところではあります。

連絡のことで、我々自身も本当に困ることがあります。連絡がつかなかったり、或いはお客様自体がいらっしゃらなかったりすることがあり、そういった場合は、我々自身も非常に困っています。

実態として、直接連絡先の電話番号等は当然把握していますので、どうしても必要な時には、予定時間のちょっと前位だったら連絡を入れています。嫌味は言われるかも知れませんが、遅くなるよりも連絡を入れたほうがベターかなという気はします。

ただやっぱり、夜中の連絡というのは皆さん遠慮してほしいというのが本音だと思うので、基本的には到着時間の1時間前位、朝8時に着けと言うのであれば7時とかだったら、早めの連絡という面では親切なのかなという気はします。

37【荒牧座長】

松尾委員さん、農産品とかは時間との勝負だから大変そうな気がしますが、どうですか。

38【松尾委員】

青果物とか農産品の中にもいろいろありまして、例えば市場だったら、こちらを選べるという着荷主さんもいますし、今みたいなケースもありますから、これについてはケースバイケースです。

先程の発言は、トラック協会の会長さんの立場で言われたわけですから、私たちも物流業界における労働時間の削減に向けては一緒になってやっていこうという気はあります。具体的にはケースバイケースで対応するしかないのかなと思っておりませんが、ちゃんとご協力いたします。

39【荒牧座長】

通信網がこれだけ整っている今の時代に、相手に情報を伝えるという仕組みが出来上がっていないというのは、ちょっと異様な感じがします。私の経験上一番大変だったのは、センター試験の解答用紙を1月16日に送り出したら、翌日の1月17日に阪神淡路大震災が起こって、搬送している車両がどこにいるか分からないときでした。私は責任者で発送元でした。だから、その時に一番知りたかった情報は、「今、そのコンテナはどこにいるの」、「着くの？着かないの？」ということでした。

そのときはセコムが入っており、そこで情報は全部一元管理していたので、当然のことながら一番重要な書類でしたから、そういう仕組みを使っていたと思います。荷物のレベルは物凄いものから、入試の答案のようなもの、もうちょっと軽いものなどいろいろあるかも知れませんが、緊急時の対策などというのは仕組みとして作っておかないと、送った方も受け取る方も困ってしまう。

そのときの車は山口県の光市にいました。車が全然動かないので、日本海の方を回って筑波のセンターに入ったという報告を受けました。あのときは、生きた気がしなかった。2日間試験を真剣に受けたのに、出した解答が消えてなくなったと言ったら、どうなることかと思いました。

荷物は、送った方も、運転している方も、受け取る方にとっても非常に大切なものなので、緊急事態に際してはいろんなところで連絡できる仕組みを作っておられたほうが良いと思います。もっと簡便にやれる方法もあるような気もしますが、今の通信の仕組みであれば国土交通省さんにも考えていただき、少し指導されると良いかなという気がしました。

40【九州運輸局 石田部長】

着荷主の問題というのはいろいろあるということの認識が始まってきました。

今回のヒアリングで倉庫をメインに行ったのは、実は倉庫は着荷主でもあるので何か課題があると考えていたからですが、結果として非常に良いところに行ったと思っています。これから先も、着荷主の問題についてはしっかり考えていきたいと思っています。

こちらから一つ質問ですが、昨日、長崎県でも地方協議会を開催しましたが、そこで農産品はどれくらいパレット化ができていくかという話がありまして、農産品は結構パレット化するメリットがあるのではないかということでした。もし佐賀の実態等がお分かりであれば、お話を伺いたい。

41【松尾委員】

青果物の物流業者さんとも協議しながら、1万パレットを今月やっとなし、年度内に調達できるようにやっております。同じような課題を持っている関係者が、今、スタートしたくらいの進み具合です。これは更に進めていかなければいけないことと思っており、一緒になってやろう、ということに取り組んでおります。

42【荒牧座長】

ありがとうございました。

まだご意見、ご質問等あろうかと思いますが、予定時間がちょうどとなりましたので、ここで締めたいと思います。