

## 第7回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 福岡県地方協議会 議事録

日 時 平成 29 年 12 月 14 日(月) 13 時 30 分～15 時 50 分

場 所 福岡県トラック総合会館 4 階「402 会議室」

出席者 別紙 委員名簿のとおり

### I. 開会

(事務局)

- ・開会の言葉
- ・配布資料の確認

- ・開会挨拶（野澤福岡労働局長）

福岡労働局の野澤でございます。委員の皆様方には、年末のお忙しい中、当協議会にご参集いただきまして、誠にありがとうございます。本協議会も平成 27 年 8 月に第 1 回を開催してから、本日で第 7 回目を迎えることになりました。

本協議会を立ち上げる直接的なきっかけは、当時、労働基準法の改正案において、月 60 時間を超える時間外労働の割増賃金率を 50%にすることについて、中小企業への猶予措置の廃止が織り込まれたことにありました。それにつきましては、更に進んで、今の労働基準法の改正案では、時間外労働の上限規制の導入が盛り込まれています。長時間労働の是正を含めた働き方改革が大きな課題となっております。トラック運送事業につきましては、中小企業の事業者の割合も高く、長時間労働になっている労働者の割合も高い。そういったこともあり、人手不足の状況の中で、なかなか運転手のなり手もない、人材確保が難しいという問題点があるかと思えます。

しかし、物流は、我々の生活に大変密着したものであり、経済・社会における基礎的なインフラだと思っております。昨今、地方の創生、地域の活性化と言われていますが、物流の安定的な機能がなければ、達成できないのではないかと思っております。そういったことから、取引環境を整え、トラック運転者が長時間働くことがなく、業務をしつかり行えるような労働環境を整備していくことが非常に重要だと考えております。

生産者である荷主の皆様が発注を受け、輸送を担っておられる運送事業者の皆様が生き生きと活動していただくためには、これまで申し上げたような物流の重要性、労働に関わる諸問題についての荷主の皆様のご理解とご協力が不可欠でございます。このため、トラック運送事業においては、他の業界に先行して、荷主の皆様方、トラック運送事業者の皆様方が一緒になって、取引環境の整備、労働時間改善の議論を進め、パイロット事業等の取り組みを実施してきてきたところであります。今後におきましては、パイロット事業の成果を踏まえ、長時間労働改善のガイドラインの策定、普及促進、ガイドライン定着に向けた助成事業の実施などが予定されております。さまざまな観点から福岡県の事情を踏まえた問題点の検討を行い、この協議会での議論を政策に反映させ、皆さんの

活動の活性化につなげていきたいと考えておりますので、引続き活発な議論をよろしく  
お願い申し上げます。

## II. 議題

(小野座長)

流通経済大学の小野と申します。本年度2回目の協議会となりました。本年度、もう  
1回残っておりますが、今回も充実した意見交換になることを願っております。よろし  
くお願いします。

それでは、議事に従い進めていきます。議事に目を通していただきますと、「6.その他」  
を除いて、議題は5つ、「協議会の取組みについて」、「労働関係法令の改正について」、  
「各委員の取組状況について」、「パイロット事業の進捗状況」、「農林水産省の取組み」  
ということで、盛りだくさんの内容となっております。是非とも、充実しながらもスム  
ーズな意見交換になりますよう、ご協力よろしくお願いたします。

それでは、最初の議題「トラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取組  
みについて」、まず事務局よりご報告をよろしくお願いたします。

### 1. **トラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取組みについて** **・事務局(福岡運輸支局)より、資料1に基づき、トラック輸送における取引環境・労働** **時間改善に向けた取組みについて、説明が行われた。**

(小野座長)

ありがとうございます。資料1の説明内容につきまして、ご意見、ご質問等あれば  
お受けしたいと思います。

少し私の方から、知っている情報をお伝えします。資料の3ページ目ですが、これは  
トラックに限らず、トラック、バス、タクシーの3業種について、働き方改革に直ちに  
取り組む施策ということで挙げられています。3ページ目の左側の下に、「働き方改革の  
実現に向けたアクションプランの策定に向けた要請」とあります。9月に大臣の方から、  
トラック、バス、タクシーの3団体について、法が改正され、施行されるまでに5年の  
猶予期間がありますが、その間のアクションプランを今年度中に策定しなさいというお  
話がありました。これについては、全日本トラック協会が受け、その中の物流政策委員  
会の下に、「アクションプラン作成ワーキンググループ」を10月に設置し、そこで検討  
されています。座長は、佐賀の馬渡会長が務めておられますが、その中で机上の空論に  
ならないように、各事業者の方の意見を吸い上げようということで、福岡県につきまし  
ても、理事の会社全員、青年部の会社全員に対して、働き方改革に関するアンケートを  
配り、多くのご協力をいただいておりますのでご報告しておきます。

もう1つ、私の方から質問ですが、約款の改正ということで、すでに全国的に続々と  
届け出がなされているようですが、先ほど、約款の変更について500件の届出があった  
ということですが、これは福岡県の話でしょうか、九州の話でしょうか。

(事務局)

九州です。

(小野座長)

九州全体として約款の変更が既に 500 件出てきているということですね。何かご意見、ご質問はありますか。

(甘木合同運輸株式会社：渡邊委員)

運送約款変更の件ですが、せっかく新約款が出来たのに「旧でもいい」ということになっています。新・旧両方あると、「旧」でやりますという運送事業者の傭車先が「新」で届けていて、料金の請求があったという話も聞いておりますし、できれば、「新」に統一してもらったほうがいいのではないかと思います。「旧」で行くにしても、届け出をしないといけないわけです。それならば、すべて「新」で統一して料金を出した方が、混乱がないのではないかと思います。

(小野座長)

それぞれの会社の判断もあると思いますが、事務局より何かありますか。

(事務局)

各事業者さんの業務の実状もありますので、我々行政の方から「こうして下さい」と言いづらいのですが、トラック協会の適正化実施機関が巡回をする中で、運送約款の改正の内容について詳しく説明をしていただけるようお願いし、実際にやっていただいております。今、いただいたご意見を踏まえて、適正化実施機関の方で、その点について話をさせていただき、現状に近い形で事業をやっていただくようにしていきたいと考えております。

(小野座長)

ありがとうございます。特に運送約款につきましては、議題の 3 番「各委員の取組状況」のところにも入っておりますので、そのときに改めてご意見を出していただけたらと思います。

特にないようでしたら次の議題に進み、最終的に全体をまとめて質疑の時間を取ります。

次の議題は、「働き方改革に伴う労働関係法令の改正（案）について」ということで、ご説明をよろしく申し上げます。

## **2. 働き方改革に伴う労働時間法令の改正（案）について**

・事務局(労働局)より、資料 2 に基づき、働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律案要綱の概要について、説明が行われた。

(小野座長)

ありがとうございました。ただいまの説明につきまして、ご質問、ご意見があればよろしく申し上げます。

それでは、次の議題に進みます。今までにない新しいパターンの議題だと思います。「各委員の取組状況について」ということですが、まず事務局からこの議題の趣旨について説明をよろしく申し上げます。

### 3. 各委員の取組状況について

・労働条件の改善に向けた取組み状況についての意見交換にあたり、事務局より趣旨説明が行われた。

・意見交換のテーマは「荷役時間の削減に向けたパレット化」「運転手の労働時間・拘束時間の短縮に向けて事業者と荷主が共同で取り組んだ事例」「標準貨物自動車運送約款等の改正」の3点である。

(小野座長)

今の趣旨にありましたように、福岡県の各委員の取り組みをご披露していただきたいと思えます。まず、「長時間労働の削減、待機時間の縮小」という目標につきまして、実際に取り組んでいらっしゃいますTOTO様、よろしくお願ひいたします。

(TOTO株式会社：安武委員) ※以下、資料を示しながら説明が行われた。

TOTOの安武です。どうぞよろしくお願ひいたします。事務局からいただいたお題の2番の「長時間労働の削減、待機時間の縮小に向けて事業者と荷主が協同して取り組んだ」というテーマに関して、2例ご紹介させていただきます。長時間労働、待機時間に特化した話ではなく、輸送業界における労働力不足に対して、どういう取り組みをしたかという内容になっていますので、少しずれているかもしれませんがお聞きください。ちなみに、今日お話しするテーマは「ICT活用と共通KPIによる配送効率向上」と「協同配送による配送効率向上」になりますが、今年10月に、日本ロジスティクスシステム協会が開催しているロジスティクス強化月間の会場で発表した内容になります。もしかしたら、お聴きになられている方がいらっしゃるかもしれませんが、ご了承ください。

1つ目のICTの話です。このテーマに取り組んだ背景ですが、物流業界ではドライバー不足や燃料高騰、環境の問題など色々な問題を抱えています。我々の取引先には中小の輸送企業がありますが、日々の業務に追われて改善がなかなか進まないという実態がありました。我々荷主としては、安定的、効率的、環境に優しい配送体制を維持、強化していきたいという希望があるのですが、輸送会社の実態として、輸送会社単独では限界があるということに気づき、一緒に取り組もうということになりました。

今回、TOTOとシステムベンダーのパスコ、それから輸送会社の3者が一体となっ

て取り組みました。概要は、システムを導入して、そのシステムを使って、配送の効率化、配車計画の効率化に取り組んだということです。

まず、事例に出てくる輸送業者の業務の改善ポイントを整理しています。これは、その業者さんに限ったことではなく、中小の輸送業者さんではどこでも同様の問題があると認識しております。まず、配送依頼が各荷主さんから送られてきますが、その形式がまちまちで、まとめて配車するには、一旦これを整理するという作業が行われます。つまり、配送依頼がバラバラで整理に時間がかかるという問題があります。

また配車作業については、専属の担当者がいて、ノウハウが属人化してしまっている、手作業で計画をしているという問題がありました。ドライバーについては、各ドライバーが地域を固定されていて、荷物があろうとなかろうと、その地域を回るということで、低積載のトラックが発生しているという問題がありました。さらに、ドライバーさんは、当日配達するボリュームについて送り先の情報をもらうのですが、自分の回りやすい方法で配るといのがこの会社の実態でした。このように改善すべき点が多いということが、はっきりと分かったところです。

これは、具体的な内容ですが、車両ごとに配送エリアがほぼ固定されていますので、当日配達するトータルのボリュームで、このエリアを回するのに増車が必要かどうかの判断をします。この後に、荷主さんからくる伝票を車両ごとに割り当てて行き、配車をします。これで件数が分かってくるので、1台で回れるかどうかを検証して、難しければもう1台増車するなど、ここでもう一度やり直しが発生するというのが、配車の実態でした。

もう1つはドライバーごとに固定されているということで、これは、とある日の積載状況ですが、ガラガラに空いている状態で走っている状況がありました。ドライバーの回り方は、「いつもの通り」、「この順番なら、この走り方がいい」というやり方ですので、お客様から「何時ごろ届きますか」、「今、どこにいますか」という問い合わせがきても、事務所では分からないので、都度ドライバーに電話をして確認することが必要となります。

そこで、配車支援システム、運行管理システムを導入しました。システム導入にあたり、荷主ごとに形式が異なりますので、このシステムの中に、異なる形式のデータを入れるための支援ツールを作りました。入力したデータで自動配車をして最適コースを選択する。それを人手で若干微修正して確定する。確定した情報を配車表や積込み検品表にアウトプットするという支援システムです。そのデータを運行管理システム、タブレットの方に情報を渡して、ドライバーごとにどういう経路で回るか、地図で表せますので、これに基づいて、配送完了したデータをインプットしていきます。

この時のシステムのコンセプトとして考えたことは、それまでも自動配車など色々なシステムがありましたが、そういったシステムはシミュレーションが主で配送現場では使えず、実際の配車と大きな解離があるということです。これはどこでも聞くような話です。また金額も1,000万円以上とかなり高く、我々が目指している中小企業さんで使えるようなシステムにするには、こんな高額な投資はできない、もっと安いものを考えなければいけないということで、パッケージソフトをベースにした、安価で高機能な配

車支援システムを開発することになり、システムベンダーさんと一緒に取り組んでいます。

今までが箱の話、どういったものを使うかという話でしたが、今度は、ものを使って業務をどう効率化していくかという、魂を入れるほうの話になります。このようなシステムによって配車された情報が出てくるので、それに向けて配送し、配送した結果が出てきます。それをK P Iとして管理し、我々、輸送業者、システムベンダーの3者が実績を確認しながら支援して行くという体制がしばらく続きました。

これが一つのK P Iの事例で、トラック積載率になります。事務所に模造紙で、こういった形で作り、毎日の実績をシールで貼っていきます。毎日つけていって、目標に対して下回ることがあれば、それに対する原因対策を行っていく。このようなシンプルなK P I管理を行います。

それから、配送完了帰り時刻ですが、このトラックは何時までに終わるということがわかっていますので、その計画に対して、ドライバーが何時に帰ってきたかを、ドライバーごとに模造紙にポイントしていく。これも、プラスマイナス 30 分を許容範囲として、目標時間から外れたことに対して、なぜそうなるのかということ、各ドライバーに確認しながら対策を行う。これもシンプルなやり方です。こういったことをしていくことによって、最初はぶれていたものが、だんだん目標範囲内に収まっていくというような効果も出てきます。

その中の1つの事例として、納品指定時刻の緩和というものがあります。これまではドライバーと納品先のお客様とで配送時刻の約束をしていました。その時刻を守るために、行ったり来たりという走り方をしていましたが、今回、配車計画の実績が見えてきて、「もっと効率的な回り方ならこうなる。それならば時間指定を変えなければならない」ということが分かりましたので、それを我々荷主が輸送業者と一緒に申し入れをして、お客様にご理解をいただきました。これは成功事例です。

こちらは、配送順の見直しの事例です。それまでドライバーは、自分で行きやすいやり方で配送していました。この例では 15 時 45 分に終わるはずが、17 時に帰ってきた。なぜかという、自分の走りやすいようにやったからです。そこでシステムが提案したのは、この順番に下ろしていけば、走行距離が 25 キロ短縮できるということ。これがはっきり分かるので、ドライバーに納得していただき、システムの提案に沿って走っていただくということです。

このような取り組みを複数社で実施し、その平均として、トラック積載率が 8% 向上、作業時間は日当たり 80 分削減できました。こういった定量効果もありますが、定性効果として、配送の課題がシステムを入れることによって見える化できたこと、見える化したものと実績とのギャップを改善活動に繋げるという仕組みを実施していったことが大きなポイントになります。こういった実績管理をすることで、ドライバー個々に意識が芽生えて、ドライバーの生産性が向上していくということになります。これがうまくできたのは、企業のトップが関与して、何としましてもやるという姿勢で協力をいただいたからであり、それによって、その企業に改善の風土が醸成できたという効果が得られま

した。これがK P I の配送効率の話です。

もう1つは、荷主連携による協同配送です。これは、クリナップさんとT O T O のシステムキッチンを協同配送した事例になります。

従来のクリナップさんの配送ですが、クリナップさんの物流子会社のクリナップロジスティクスさんが行なっており、複数の現場を1車に積んで配送していくというやり方でした。これに対して我々は、その現場に何時というピンポイントで時間指定がありましたので、複数現場は積めず、1車1現場で配送を行っていました。またトラックは2トン車という指定が多く、特殊な小型車で配送をしていました。このままではコストも高くなりますし、積載率が低い。どうにか効率化したいということで、クリナップさんと一緒に配送するという協同配送を手がけました。

ここで問題になったのが納品条件です。納品条件がお互いに違っているので、これを合わせないと1つのトラックで運べないということになりますので、両方で条件を歩み寄りました。我々はピンポイントから時間幅に変える。また1車1現場を、1車複数現場に変える。配送の方は、ツーマン配送からワンマン配送に合わせていただく。配送をやりやすくするために、条件を緩和する方にお互いが歩み寄りました。その結果、全体で2割のトラック削減につながっております。

これを実施するにあたって色々な課題がありました。その中から、我々T O T O で行った取り組みをいくつかご紹介します。1つは、ピンポイントから時間幅になりましたので、入力システムを時間幅にシステム変更して、社内外にそのルールを通達するというを行いました。

今までは、お客様の希望通りの時間で配送していましたが、そのままクリナップさんと組むと、クリナップさんも同じ時間に集中してしまいますので、この時間の山を前後に崩すということが必要でした。そこで、工事、商品の特性により、「こういう場合なら、この時間帯がいいですよ」という推奨パターンをガイドして、山を崩すという工夫を行っています。

今まではピンポイントだったので、何時と指定されれば、その時間に向けて現場が準備すればよかったです。今度は8時から9時の時間帯で8時何分かは分からないので、行ったら相手がいなかったというトラブルが起きるので、それを防止するために、前日に配車計画をして、到着予定時間が確定した段階で、荷受人に携帯のショートメッセージサービスでお知らせするという仕組みを新たに開発しました。

さらに特殊な小型車両の件は、実際に現場に出向き、普通の2トンロング車で納品できないかを確認しました。確かにトラックは入れないのですが、台車を使った横持ちで納品できることが確認できましたので、特殊な小型車両は廃止することをご理解をいただきました。

そういった準備をして入ったのですが、やはり後から色々な問題が出てきました。それについても、我々T O T O とクリナップロジスティクスさんと一緒になって改善をしております。

これはスタートした後に起きたトラブルですが、現場起因のトラブルが全体の 85% です。その中でも、荷受人がいない、あるいは荷下ろしに時間がかかるといった問題がありました。

これは 1 つの例ですが、納品の現場で、入り口までにいろいろな資材が置いてあって、持ち運びにくいという現場があったり、足場が組まれていて、足場の間からなんとか押し込んで入れるような現場があったりしました。通常、納品は 20 分ぐらいを計画していますが、1 時間以上かかる現場がいくつか出てきたという問題がございました。そういったトラブルが日々発生しております。トラブルはその都度解決しますが、それらを月間でまとめて、月間の実績を我々の販売部門にフィードバックし、販売先に伝えて指導していくということを行っています。

トラブルの実績を 3 者で協力し、対策に結びつけていくということを地道に行っています。

こちらは効率化の話ですが、クリナップさんと我々で稼働日が違って、通常は積載率が 80% のところを、我々だけで運ぶ時は 30% になるということで効率が悪いので、クリナップさんに合わせて、我々の稼働カレンダーを変えたという取り組みです。

物にかける荷札のチェックについては、我々の荷札はチェック項目が多くて見辛かったということで、クリナップロジスティクスさんの声を反映して、ドライバーがわかりやすいような表示に変えました。

包装設計においても、現場で取扱にくい、割れやすいというクリナップロジスティクスさんの声を反映させた改善事例がありました。

色々な準備をして挑んだのですが、やってみるといろいろな課題が出てきます。そういったことを地道に関係者が一緒になって潰していくということが成功につながったのだと思います。一つはトップが熱い思いを持って、このテーマに取り組んだということが成功の大きな要因です。また、納品条件を合わせることに対し、今まで馴染んだやり方が変わることに抵抗感、元に戻して欲しいというような意見も出てきたのですが、これについて、両方で全体最適ルールを貫いたということがよかったと思います。それから、関係者との連携会議、懇親会を通じて、関係者が個々の人となりを理解し合い、信頼を深めるということもしております。最後に、クリナップロジスティクスさんは、クリナップさんのシステムキッチンだけではなくて他の企業の協同配送もしており、そのベースに我々が乗ったという恵まれた環境もあったということです

(小野座長)

どうもありがとうございました。今のスライドでの説明で、ご質問、ご意見があれば、よろしく申し上げます。

(九州運輸局：高杉局次長)

事務局的な視点から申し上げたいと思います。貴重なご説明ありがとうございました。最後のところで、「トップの熱い思い」が一つの成功要因だったのではないかという話が

ありました。特にTOTOさんの方で経営トップも含めて、こういったことをやっていこうという強い意識が社内でもあったということなのか。例えば、社内でこういった議論をやったのか。あるいは、こういった企業であれば、積極的にご協力いただけるのではないかということ、どういう形で把握していかれたのか、教えてください。

また、現在こういった形でこの事業を続けておられるのか。更なる拡大、また、取り組んでおられない企業に対して広げていくためには、こういった点を改善していくと、より汎用性が高くなるか、そういった点で、もしお気づきの点があれば教えていただきたいと思います。

(TOTO株式会社：安武委員)

最初のご質問の「トップの思い」ですが、当時の我々の物流のトップの本部長が、輸送業界の効率化ということに対して思いを持った人間でした。この思いを一緒に取り組むところに働きかけた、強引に巻き込んでいったような感じです。我々のところに、そういう中心人物がいたからこそ出来たことだと思います。取り組むにあたっては、そのような核となる、熱い思いを持った上位の役職の方がいる、とうことが確実に成功するための一つの要因かなと私は思います。

この取り組みが今どうなっているか、これからどう拡大していくかという話ですが、1つ目のICTについては、システムベンダーのパスコさんのシステムを使っていますが、ソフトと支援のやり方などをセットで販売して、色々な輸送業者さんに売り込んで、拡大をしています。これは、我々とは切り離されて、パスコさんのサービスとして拡大、展開されているという状況です。キッチンの協同配送については、全国で協同配送できるようになりましたので、ここは一区切りということでは終わっている状況です。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

クリナップさんの乗務員の問題ですが、二人で配送するところと、一人で配送するところがあったと聞いていますが、二人で配送するところは、要するに荷下ろしの関係で二人いるということですね。その場合、一人の配送が多くなったことに対して、乗務員さんからの不満などは、どのような解決をされましたか。

(TOTO株式会社：安武委員)

まず、クリナップさんのツーマン配送は、現場の荷受人がいないという条件でされていました。我々のワンマン配送は、現場に荷受けの方がいるという条件で行っています。下ろすのは二人で下ろすということです。クリナップさんは荷受人がいないので、乗務員と助手で下ろすと。我々は、ドライバーと荷受けの方で下ろす。その条件の違いがありますので、ツーマンとワンマンで運用ができるということです。ですから、ドライバーさんに、今までより負荷が増えるという話ではありません。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

そうすると前提として、必ず荷受人が居ることになるわけですね。

(TOTO株式会社：安武委員)

我々のところはそうです。先ほどの話のように、スタート後荷受人がトラックの到着時間にいないという問題が出てきたので、それに対して対策を打っていく、不具合を減らしていくという取り組みをしています。

(株式会社西物：中嶋委員)

今の説明は工事現場などの配達の説明だと思います。TOTOさんの以前の問題についてですが、わが社も経験があります。以前にTOTOさんの商品を関東方面に輸送していた時期がありました。その時、積み込みの時間が半日以上かかっていた。これはどういうことかと言うと、北九州をはじめ、いろいろな場所に工場がある上、出来る商品が工場によって分かれていた。遠くは大分の宇佐がありますが、そこから積み込んで、中津、北九州と来る。宇佐に朝一番に入って、北九州に帰ってくる時には、お昼を完全に過ぎていました。海上輸送をしていましたので、やっと18時の便に間に合うという状態でした。また商品にはたくさんのアイテムがありますので、積み込むための資材が大変な量になっていました。今はそのような輸送はしていませんが、こういったところの改善はどうされたのか、今も長距離輸送はされていると思いますが、どのように変わったのか、どのような条件で変えられているのか、教えていただきたいと思います。

(TOTO株式会社：安武委員)

当時にご迷惑をおかけしてすみません。その時代から、かなり物流体制が変わっています。今は、東京の方の配送は、千葉に物流センターを持っていますので、そこから一括して配送する形をとっております。九州で作ったものは、事前に在庫として、そこに補充して配送するという形です。この補充の仕方も、今はパレットで積んで出て行く形になっておりますので、ドライバーさんの手積みは、なくしております。早いものでは20分ぐらいで、来て、積んで、出ていく。待機時間含めて、1時間以内で終わらせるということを目指しています。当時とはだいぶ変わっていますのでご安心ください。

(小野座長)

ありがとうございました。次に標準貨物自動車運送約款についてですが、先ほど事務局から説明がありましたが、新たな取り組みとして、新運送約款を取り入れたということがあると思います。これについて久留米運送様に、よろしく願います。

(久留米運送株式会社：二又委員)

11月4日の改正ですので、まだ、変更届けを出したばかりです。これは物流業者にとってありがたい改正ですが、1つ残念なのは、先ほど渡邊社長もおっしゃいましたが、変更届は、1社単位で出しますので、料金がまちまちということです。附帯料金、待機時間、積み下ろしなど、全国的な公共料金的にさせていただければ、全く問題がなかったのではないかと思います。これは、収受できるところと収受できないところの差が出て

くると思います。

わが社は、変更届を出したばかりですから、まだ具体的な例はありませんが、附帯作業については、正式に料金を収受出来るようになったので、お客様に通知をして料金をいただくか、もしくは附帯作業を撤廃していただくか、どちらかにしています。附帯作業の撤廃については、私共は特別積合せ運送事業ですから、1社だけではありませんので、同業の特別積合せ業者数社が全て同時に出しています。大阪の方では附帯作業の料金は払わないということで、すでに附帯作業をやめているという状況です。待機時間が長いところについては、3社で業務提携していますので、3社の分を取りまとめて物流センターに納入するというので、1週間に最低2回くらい行くようにして、改善に取り組んでおります。

運送事業者の労働時間については、もう1度考えていただきたい。日本の商慣習と運送事業者の業務の実態を、もう少し調査していただかないといけないと思います。労働時間をなくすのは簡単なことです。例えば港湾事業のように、全ての全国の運送事業者が午後5時でストップすればいいのです。そうすると、全く時間外労働の時間が無くなります。しかし、そういうことができるかどうかということです。荷主様がいらっしゃるので。また、労働時間をなくすには、増車をすれば簡単です。しかし、それは人件費等がかかりますから、全体の運賃コストが上がってくるということです。そして、荷主様に、またコストがかかってくるということになります。やろうと思えば簡単ですが、できない実態があるということです。それに増車は、今は簡単にはできません。先ほどから出ているようにドライバー不足で、若者が車社会から離れています。いかに人材ファーストでリクルート活動するか、いかに若者が飛びつくような業界にしていくかが課題だと思えます。

標準運送約款については、先ほどもご説明がありましたように周知徹底中ですから、これからの問題だと思えますが、一番の問題は1社単位で料金が違うということです。同じ待機時間料でも、積み下ろし料でも会社によって違う。例えば、県別に最低賃金がありますが、待機時間なども県別にいくらと設定するなど、それでも本当はコストは合わないのですが、そのような仕組みがあればよかったかなと思います。

(小野座長)

ありがとうございました。今の話の内容につきまして、資料1の10ページ目に、今回の改正の概要が示されていますので、こちらも参考にしてご意見をいただきたいと思えます。今まで、運賃料金を契約する際には、流通加工も荷積みも荷下ろしも、ひとつの運賃の中に入れるというどんぶり勘定だったところが多いです。それではいけないということで、料金の多寡はしっかり示されてはいませんが、運送する部分、積込みする部分、下ろす部分、手待ちの部分、あるいは流通加工、附帯業務の部分というものを分けるのが第一歩だろうということで、改正になったところです。

どちらかという、運送事業者の方々からのご意見をうかがいたいと思えますが、いかがでしょうか。先ほど渡邊委員から意見が出ておりました。

(東西産業：河野委員)

東西産業の河野です。時間の問題と附帯作業の問題ですが、わが社では荷待ち時間の発生するお客さんは、12月から料金をいただくよう契約しました。それ以外については、パレット輸送、パレット積みに変えてもらって、夕方、商品ができていない分は、朝積みという形にして変えてもらいました。待つことはしないという話をさせていただいて、お客さんの了解をいただきました。新規のお客さんについては「夕積みをするのは何時までか」と聞かれるので、「うちは3時か4時ごろまで夕積みします」と。「帰ってくる5時位です。それでダメならば、8時半からの朝積みでどうか」という話をさせていただいています。そのようなお客さんをできるだけ増やして行きたいと思っています。新規のお客さんは、ほとんどそのようなお客さんで、昔からのお客さんは取引をやめたりして、随分と入れ替えました。そうしないとなかなか前に進まないのです。どうしても自社では作業改善ができないと言われるお客さんについては、それでもいいという運送業者さんと交渉していただだけませんか、ということです。ですから今は、ほとんどパレット輸送以外はありません。当日積みも夕方までで、それ以降の分は朝積みに変えていただく形にしました。

(小野座長)

運転手の日報等を分析されて、そのような条件で切り替えた後、月間の拘束時間が260時間から240時間になったなど、具体的な数字を次回ご披露いただけると面白いと思います。

(東西産業：河野委員)

去年から比べると、35台の車で1日の平均走行距離が35キロ落ちました。去年まで155キロぐらい走っていましたが、今は大型車から小型車まで入れて、1日に平均122～123キロです。また、今燃料価格も上がっていますが、燃料の使用料も昨年と比べると約15%落ちました。これはずっと落ちてきています。さらに、同じところに何回も行かないという形をとっているのので、走行距離もかなり減ってきました。

(甘木合同運輸株式会社：渡邊委員)

わが社も新約款で届出を出して、今、お客様と話をしているところです。待機料の方は少しずつ話が出来ていますが、積込み料については、なかなか厳しいところがあります。燃料が高騰してきたということで、運賃改定をお願いしているお客さんもあり、運賃を上げるか、別途料金を設定するかということで話をしています。

聞いた話によると、大手運送会社のようなのですが、料金と運賃が別になるということで、いままでの運賃を料金と運賃とに分けて再契約を要求された、ということもあります。その辺については、ぜひ指導をお願いしたいと思います。

またこれは、労働時間短縮とは逆行するかもしれませんが、人材不足の中でツーマン運行をしている会社の社長がいつも言うのですが、ツーマンでもワンマンでも1日の拘

束時間は4時間プラスになりますが、1か月の拘束時間は変わらないということで、非常に苦勞されています。以前の27通達、2・9通達は実際の時間で縛られていたもので、ツーマンであればかなり走れるということがありました。最近の風潮からすると逆行する形になると思いますが、ワンマンとツーマンの拘束時間の差を、月間での拘束時間の基準として考えてもらえればと思います。このことは、運送業者同士で話す時によく出てくる話です。なかなか難しい問題だとは思いますが、よろしく願いいたします。

(小野座長)

ありがとうございました。本当に、一番の課題のところだろうと思います。これにつきまして意見があるかもしれませんが、もう1社ありますので、それをご披露していただきたいと思います。

「パレット化の取り組み」ということで、ブリヂストン物流様、発表をお願いします。

(ブリヂストン物流株式会社：堤委員(代理))

パレット化の取り組みということですが、昔から事業所間の横持ちということで、パレットに積んだものを運んでいます。現在新たな取り組みということには行っていません。今、言われている取引環境の整備、労働時間の改善というところでは、前向きに検討していかなければいけないということと考えております。資料等はないのですが、申し訳ありません。

(小野座長)

実際にブリヂストンさんの積込みの現場を見たことがあります。パレット化も含めまして、取り組み事例についてご意見、ご質問などありませんか。

(株式会社西物：中嶋委員)

時短に関するパレット化導入、転換促進という話ですが、先日テレビでも放送がありまして、将来パレット利用して時短化するという内容でした。そのテレビ放送が終わって、色々な問い合わせがありました。勘違いをされていたら困るなど思っています。パレットは運送業者が準備するのか、メーカーさんが準備するのか。テレビの内容では、運送事業者が当然準備する、そこまで取り組む必要があるのではないかと捉えられる放送であったという問い合わせがありました。

TOTOさんもブリヂストンさんも、自社で時短化、簡素化のために準備をされて、それを運送業者が利用させていただいて、輸送させていただいているという状況だと思います。我々トラック運送事業者は98%が中小企業です。中小企業の中には、そういう資材の確保ができるどころと、できないところがある。また、物によってやらなくてはいけないものと、そうでないものがある。パレット一枚の問題にしても、非常に奥深い問題だと思います。単純にパレット化すればいいわけではなく、パレットで輸送したら完璧にクリアできるという商品ばかりではない。そういう商品は、ごくわずかだと思います。先ほど河野委員から、パレット化されて非常に内容が良くなっているという説明

がりましたが、恐らく 90 数%は、そういうことができない事業者なのではないかと思  
います。

ここで、パレット化について 2、3 分で説明するというのは非常に難しい。これは大き  
な問題なのではないかと思ます。実際には、路線関係では昭和 40 年前後からパレット  
を利用して、行く先によって仕分けをしていくなど、色々な方法を事業者ごとに取り組  
まれてきたと思ます。我々も便利なものを利用して準備できれば良いのですが、先ほ  
どの荷待ち時間の統一料金の話と同じで、メーカーさんにも考えていただいて、お互い  
に十分話し合って、実態を把握して、それからどのように資材化していくかを検討して  
いただければと思っております。

(小野座長)

私の今までの経験でも、やはりパレットを使わずに、手積みが最大の積載が取れると  
いうことで、多くの業界で手積みされています。大体、2 時間、3 時間かけますが、それ  
で 20%なり積載率が上がることで運賃が 2 割下がるわけですから、そうなっているのだ  
と思ます。これは一般的には農産物や食品に多いです。色々な荷受を考えたときに、  
選果場で元々使用しているパレットが 1200 mm×1200 mmだったりすると横に入らない。  
そうすると、積み替えないといけないという手間がかかる。大元から変えていかないと  
うまくいかない。更には、パレットを遺失してしまうと大変なコストがかかってしまう  
ので、使いたくないという意見もある。特に農産物で言えば、卸売市場はパレットの返  
却デポとして登録されていないところがほとんどです。そういうこともあって、荷主さ  
んのほうも踏み切れないのかなと思ます。確かに、色々複雑な課題が絡まっていると  
聞いております。これから、ぜひとも検討して行かないといけないですね。

(久留米運送株式会社：二又委員)

運賃が安くなるから積載を上げているわけではありません。逆です。今まで、運賃が  
安いから積載率を上げなければならなかったのです。運賃を安くするために、積載率を  
上げているわけではない。特積みは、まずパレット化は無理です。特積みをパレット化  
で輸送したら、1 台のトラックで済むところが 5 台くらい要るのではないかと思ます。  
形状がバラバラですから難しいのです。ヤマトさんのように縦横高さが決まっていれば  
簡単です。日本全国の企業のみなさんが、そのようにきちんとするならばパレット輸送  
は大事です。まず入口のところをきちんと調査していただかないといけないと思ます。  
いつも出口のところばかり調査されているように思ます。

先程 T O T O さんから立派な説明がありましたが、T O T O さんのように荷主さんが  
積極的に我々の方に参加していただければ、かなり改善できます。我々の方は着のお客  
様の意向に沿って配送していますから、そこが 3 時と言え、3 時に持って行くのです。  
今までどんなにルートが悪くても、着のお客様の要望に応じて来ました。出荷されてい  
るお客様に協力していただければ、運送業務はもっと改善できます。更に、運賃も上げ  
なくてよいので、メーカーさんも大変助かるのではないかと思ます。

(増田運送有限会社：増田委員)

時短や働き方改革というのは、文章を見ただけでは良くわかりませんが、私たちの事業は、行政は国交省、監督署の所管です。鉄や工業製品に関しては、やっとな厚生労働省が時短のために入ってきていますが、監督署の問題意識は、運送業務で事故が起こると、運送会社ばかりが悪いと。私は昔から監督署に言っていますが、荷主の工場を見てくださいと、何もできていないのに、手を挟んだ、落ちたと言ったら、すぐ運送会社が悪いというわけです。このように、かつては行政と一緒に運送業者を叩いていたのが、今は荷主を叩くようになってきた。これがいいことです。これが一番てっとり早い取り組みです。待機時間の運賃を出さなかったら罰すると言えばいいわけですから。私たちが徒党を組んで言えば独禁法に違反するのでできません。私たちは運賃を叩かれたら、公正取引委員会に言うだけです。行政が動いてくれないと、運送会社は絶対だめになります。経過を見ていると、今は行政が入ってきているので、これは本当に良いことだと思っています。

(小野座長)

ありがとうございました。福岡県内の3つの事例ということで報告していただき、それを材料としてご意見をいただいたところです。もう少し議題がございますので、先に行きたいと思います。

続きまして、パイロット事業の進捗状況ということで、今年度も福岡県で進んでいますので、それに関する説明を事務局からお願いします。

#### **4. パイロット事業の進捗状況について**

- ・事務局(運輸支局)より、資料3に基づき、平成28年度のパイロット事業の結果について説明が行われた。
- ・続いて、29年度の福岡県のパイロット事業について、資料4に基づき、(株)運輸・物流研究室の田宮氏より説明が行われた。

(小野座長)

ありがとうございました。パイロット事業の具体的内容、進捗状況について、ご質問、ご意見等あればよろしく申し上げます。具体的な効果の数字はまだ出ておりませんので、基本的には第3回の会議でご披露いただきたいと思います。

それでは、次の議題ということになります。5番目は、農林水産省の取組(農産品物流に関する政策)ということで説明、ご報告、よろしく申し上げます。

#### **5. 農林水産省の取組(農産品物流に関する政策)**

- ・事務局(運輸支局)より、資料5に基づき、農林水産省の取組(農産品物流に関する政策)について説明が行われた。

(小野座長)

ありがとうございました。今の農林水産省の取組に関して、何か質問はありますか。ないようでしたら、もう1つの議題として「6.その他」があります。事務局何かありますか。

## 6. その他

・事務局(運輸支局)より、参考資料1～3に基づき、説明が行われた。

(小野座長)

ありがとうございました。以上で、今日予定されていた議題については終了しましたが、全体を通して「これだけは言っておきたい、知ってもらいたい」ということはございますか。

(筑豊通運株式会社：三村委員)

先ほどから色々話がありましたが、私ども運送事業者の経営者としては、乗務員に世間並みの待遇をもって報いたい、世間並みの生活を送っていただきたいと思っています。そのためには、やはり適正な料金というものをいただかないと実現できません。先ほど労働局、運輸局の方が話されたような理想に向かっていかなければいけないとは思っていますが、現実はまだまだそこまで行っていません。

例えば、さっきTOTOさんの話が出ましたが、二人乗務のところを一人ですということでした。この前、監督署の研修会の時に、労働時間を減らすため、労災事故を減らすため、一人乗務を二人にしたらどうですかという話が出ました。その場合、私達はコストを考えるわけです。一人と二人では、どうしても二人のほうが、コストがかかってくる。そうした場合、どうなるのですかと投げかけたら、そこは厚生労働省の管轄ではないという話をされました。経営者としては、厚生労働省、労働局に対しても、そういうコストの考え方を少しは取り入れていただきたいなと思います。事業を継続して行くためには、どうしてもそれが必要になります。「一事業者がどうなろうと関係ない。法律を守ってください」という意識よりも、「真面目に取り組んでいる事業者が、どうしたらやっていけるのか」ということを、もう少し考えていただきたいということです。

また、適正料金をもらうには、事業者の数が多すぎます。今は乗務員がいないということで需給がひっ迫していて、ある程度要求が通りやすい状況になっていますが、基本的には事業者の数が多。国交省、運輸局に申し上げたいのは、いまだに社会保険に入っていないような事業者が何社かある。どうして、そのような事業者が存在しているのかということです。また、5台、10台という業者が新規でかなり入ってきています。何れにしても、なかなか競争がなくなる。自由競争は必要ですが、まじめにコンプライアンスを守っている業者と、そうでない業者が同じ土俵で戦うのは如何なものかと、いつも思っているわけです。その辺の行政の指導のあり方を、もう少し考えていただきたい。これは、真面目に取り組んでいる事業者なら誰も思っているようなことだと思います。

(増田運送有限会社：増田委員)

同じようなことですが、運送業者が市内で車の荷物を下ろす時に、違法駐車になるということがあります。今までは一人で荷物を下ろしていたのに、勝手に作られた法律のために、運転手が不在にしていれば違法駐車になるわけです。こんなことまで法律にしていますが、今、何をしているのかと言ったら、何も取り締まっていません。北九州の私の家の近くにセブンイレブンがありますが、そこは駐車場がない。2軒隣に交番がある。みんなどこかに車を停めますが、車を離れたら違法駐車です。最初は捕まえていましたが、今は捕まえていません。今、三村委員が言ったように、乗務員二人つけたらコストが高くなるのは分かるじゃないですか。普通車であれば駐車場に入ればいいけれど、トラックは入れられない。ならばどうして、そういう法律を作るのか。法律を作るのは簡単でしょうけれど、運送業者にはコストというものがあるのです。普通乗用車にはコストは無いですから、駐車料金を払わせたら良いと思いますが、運送業者にはコストがあるということを考えていただきたいと思います。

(小野座長)

はい、ありがとうございました。大きな悩みを聞かせていただきました。その他にありますか。

(久留米運送株式会社：二又委員)

最後に一つ、生産性や効率のために、ダブルトラックを推奨されていますね。これは一度に大量の貨物を運べるので大変ありがたいのですが、おそらく九州でダブルトラックが使える施設はないのではないのでしょうか。やはりその辺も調査していただきたい。ヤマトさんの羽田クロノゲート、関西ゲートウェイ、中部関東ゲートウェイは使えると思いますが、一般の運送事業者で、あのトラックが入ってきて積み下ろしができるところは、まず九州にはないのではないのでしょうか。九州のヤマトの福岡支店さんでもないのではないかと思います。推奨されるのはありがたいのですが、懸念をしております。

(小野座長)

ありがとうございました。今日の議題は全て終了したということで、ありがとうございました。次回が今年度第3回目ということになります。よろしく申し上げます。それでは、議事進行を事務局にお返しします。

### Ⅲ. 閉会

・閉会挨拶（高杉局次長）

ご紹介いただきました、九州運輸局次長の高杉でございます。皆様方には、日頃から色々な面でお世話になっております。本当にありがとうございます。本日は、年末の大変お忙しい中、協議会に参加いただき、かつ、非常に積極的な意見交換をさせていただき、誠にありがとうございました。今日の協議会で出ました、いろいろな意見を踏まえ

ながら、今後制度については、関係省庁、国土交通省本省と相談しながら、しっかりと、トラック事業の更なる適正化に向けて皆様と一緒に努力していきたいと思っております。引続き、どうぞよろしくお願い申し上げます。本日は、誠にありがとうございました。

（事務局）

委員の皆様には、長時間にわたり熱心なご討議をありがとうございました。本日いただきました貴重なご意見は、今後の協議会の検討課題として生かして参りたいと思いません。

なお、本日の協議会の議事録につきましては、事務局にて作成の上、委員の皆様にご確認していただき、九州運輸局のホームページに公表させていただきますので、よろしくお願いいたします。

次回の開催は、現在行っているパイロット事業の進捗状況を見ながら、年度内にもう一度開催する予定にしております。委員の皆さまにおかれましては、ご多忙の時期かと思いますが、引き続き御出席のほど、よろしくお願いいたします。

これをもちまして、第7回トラック輸送における取引環境・労働時間改善 福岡県地方協議会を閉会いたします。本日は皆様、ありがとうございました。

以 上