

平成 29 年度第 7 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」における発言内容

(平 29. 12. 20 佐賀第二合同庁舎)

1【荒牧座長】

それでは、進めさせていただきますが、実は、午前中にトラック協会の適正化事業評議委員会というのがありまして、非常に幅広く、いろいろ議論してきたわけですが、チェック項目がいっぱいあって、その中のワースト 1 位から 5 位までの中で、5 つは少なくともトラック業界の身内でどうにかすれば、なんとか克服できそう。

しかし、今ここで話題となっている長時間労働で、荷主側と運ぶ側の間の中で調整しないと絶対に良くならないと言う問題が 4 番目に出ていました。理由・問題を議論した時に、これは今日午後、この協議会で皆さん方と一緒に議論しないと解決できない問題で、その 4 番目の問題が実は一番やっかいで、命取りになりかねないと言うようなテーマであるという話をしながらここに来ました。皆さん方、非常に幅広い分野で集まっていますので、ここで真剣に議論して、解決策を探していかないと日本の最も社会基盤の一つであるトラック流通業が崩壊してしまう危険性があるというところまで追い込まれているのだよという風に議論してきました。また、ここでそういう議論を深めていければと思っています。

それでは、議事に入りたいと思います。議題の 1 番、トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取組みについて、まず事務局の方からご説明をお願いします。

九州運輸局からの説明

議題 1 トラック運送業の生産性向上・労働条件改善に向けた取組について

資料 1 の内容

1. トラック輸送に係る働き方改革
  - (1) 直ちに取り組む施策
  - (2) 生産性向上
2. 取引条件改善に関する取組
  - (1) 荷待ち時間の記録義務付け
  - (2) 標準約款改正

資料 3 平成 28 年度パイロット事業の結果

2【荒牧座長】

どうもありがとうございます。

それでは今のご説明について、ご質問・ご意見ありましたらお願いいたします。どなたからでも結構ですが、これまでも何回も説明を受けてきましたけれども、また新しいパイロット事業のほうも成果についての報告があっていましたが、いかがでしょうか。

### 3【宮原委員】

平成 28 年度のパイロット事業の成果の報告をいただきまして、ありがとうございます。成功事例、失敗事例ということで3点ご報告を頂戴しておりました。その中でまず1点、熊本県の事例でございますが、課題のところ、配送委託コストの負担について負担者、負担額等の検討協議が必要であるといった形で書いてありますけれども、今現状継続してやられているということでございますが、現状はどちらが負担されているのでしょうか。

### 4【事務局】

現状は、事業者さんの方で負担されていると聞いております。その後は経過がどうなったか、まだ、その後の経緯は聞いておりませんが、私の方で聞かされた時には、まだ事業者さんの方で負担されているところであります。

### 5【宮原委員】

ありがとうございます。やはりコストの部分でどちらに負担がいくかというところが、どうしても私たちトラック事業者としては、気になるところでございます。鹿児島県の事例に関しては、どうでしょうか。

### 6【事務局】

鹿児島県の場合は、一応荷主企業さん、それから運送企業さん、それぞれグループ的な形になっておりますので、どちらがというのはないようです。ちょっと追加的な話になりますが、平成 30 年度でもパイロット事業をやりますよという説明をさせていただきましたが、実は、平成 30 年度のパイロット事業というのは、このコストに関することについての検証をやっていきたいと考えております。

### 7【宮原委員】

ありがとうございました。参考になりました。

### 8【荒牧座長】

はい、それでは次に小野先生からお願いいたします。

### 9【小野教授】

熊本の例におきましては、荷主さんとの契約がキログラムあたりの運賃ということで、全てそれで請け負っておりますので、ある意味、小規模の市場に対する納入については、自社で行っていた場合に、やはり距離があるので、時間がかかるばかりで効果がないということで委託されているということで、ここはロットが増えてくると委託金額が極めて急激に増えてくると思いますので、本当に小さいところしかできないですが、根本的に言えば、ある

意味、数十ケースしか置いていない市場のロット自体を荷主さんの方で、これを100、200、500といった形にまとめていく必要があるのだろうなと荷主も気づかれていらっしやいます。今回だと築地、大館が2車で、世田谷、神奈川、新宿、足立といったところに行かれていますけれども、簡単に言えば、7ヶ所あるのですが、3ヶ所、4ヶ所といった形でもっていくようなことを考えなければならないということになっております。

それからもう1つ、ついでに議題1に関連しますが、既に国交省の方ではご説明していただきました資料1の3ページのところを、ちょっと補足させていただきたいなと思っております。これは、自動車運転業務ということになるので、トラック及びバス及びタクシーということになるのですが、直ちにに取り組む施策ということで、本当に近々、または既に一部は実施中という、ある意味これだけのメニューを国の方で考えて矢継ぎ早に取り組んでいるというところがございます。この中で、下のほうの2、特に長時間労働是正のためのインセンティブ、抑止力強化の中に大きく3つの施策が書いてありますが、働き方改革の実現に向けたアクションプラン策定の要請ということで、9月に大臣がトラック、バス、タクシーの団体を呼ばれまして、本年度の末までには、まさにスタートする予定で、平成31年から5年の猶予があるとしたら、平成36年になるのですが、それまでに確実に960時間を守るようなアクションプランを作りなさいということで要請されております。それで、当然受けた方は、全日本トラック協会になりますが、その中に、物流政策委員会というのがございまして、その元に10月にアクションプラン策定ワーキンググループというのが設立されました。その座長を佐賀県トラック協会の馬渡会長が担っておられて、その中に私も委員として入っております。まさに今アクションプランを策定するための作業をやっているのですが、これに先立って11月に全国のトラック協会の理事、そして青年部の方々に絞っており、それでも3,000社ありますが、その3,000社に対して、実際にその働き方改革に向けてどういったことを事業者としてやれるのか、そして団体として協会としてどういった支援が効果的なのか、あるいは国に対して、どういったことを規制強化してほしいのか、そういった旨のアンケートを調査しました。佐賀県におきましても20社以上の回答を既にいただいております。それをもとに、整理整頓しながら役割別のこれからの6年間の動きというものをアクションプランの中に落して、具体的なものづくりをやっていきたいと、今動いているところでございます。

以上でございます。

#### 10【荒牧座長】

他に何かご意見・ご質問はありませんか。また後で戻って構いませんので、次の議題に移させていただきます。

議題2「働き方改革をめぐる動きについて」事務局の方からご説明をお願いいたします。

佐賀労働局からの説明

## 議題2 働き方改革をめぐる動きについて

### 11【荒牧座長】

どうもありがとうございました。

この件に関して、ご質問・ご意見をお願いいたします。

### 12【青柳委員】

今の時間外の上限の関係については、我々、運輸労連としては非常に納得がいかないことで、本部もそのような見解を出しております。どうしても960時間になっているのですが、いずれにしても、その過労死の認定基準を、そもそも超えたような時間外の中身になっていることについては、甚だ遺憾だという態度も明らかにしておりますし、将来的には一般則となっておりますけれども、これもいつになるのかもよく分からないということで、運輸労連としては、各連合に加盟する構成組織の方に、いわゆる一般則の適用を求める形で署名を集めて、衆参の両院議長の方に請願ということで、今集めていますけれども、すでに186万筆の署名が集まっていて、年明けの通常国会の然るべき時期に衆参の両議長の方に、その請願をやっつけよう、今対応しているところでございますので、どうしても経営側もそうすけれども、すでに人手不足が深刻化している中で、いわゆる、今年、ヤマトショックがあったように宅配の現場もかなり厳しいというのも明らかになりましたし、まさに人の確保をするために、その労働時間の問題については、ある一定の視点を充ててやっていかないと、なかなかこの業界がもう立ち行かなくなるのではないかとということも含めて、是非その辺も更なる改善を、是非求めていただきたいと思いますし、我々としても、それぞれの国会議員を通じて、なんとか是正に向けて、これから取り組んでいきたいと考えております。見解として述べておきたいと思います。

### 13【荒牧座長】

はい、どうもありがとうございます。この件に関して、他に何かありますか。

経営側は、少し意見が違うかもしれませんが、何かご意見持つておられる方はおられますか。大丈夫ですか。もう発言されていますから、いいのかもしれないけれども。協会なんかで発言されているかもしれませんが、今、組合側からそういう風におっしゃられるのは妥当かもしれないけれど、100時間というのをどう見るのかによって、当然いろんな議論がマスコミ上でもあっていると思いますが、少しご意見をお聞かせ願えませんか。

### 14【田中委員】

先ほど、青柳さんの方からお話しがあったのですが、前回は確か言ったと思いますが、個人的には、非常に大変なことだと、他の企業と比較して。これだけ長い労働時間を与えますよということ事態が、もう裏で考えるとブラック企業です、考え方としては。

そうすると本当にただでさえ少ない人間がますます入ってこないこの業界に、もうそういうのが目に見えている気がします。

ただ、経営者としては、いきなりやられても困りますけど、5年の間になんとかしないといけないという気持ちは充分に持っております。

もう1つは、運送の体制の中の1つに、1ヵ月の中に土日休みで、だいたい22日ぐらいでする仕事と365日毎日する仕事と、この辺りがあります。365日する仕事というのは、かなり人数的に余裕がないといけません。休みは与えないといけないから、この「人間」が集まりません。だから、必ず、その週2日休まそうと思っても他の人間が集まらんと週1日しか休めないと、そういう実態が非常に強く出てきています。仕事内容が土日休みですよという仕事と、365日毎日しないといけない仕事とは、完全に別に考えないといけないと少し難しい。最近、特にそのことを考えるようになった。少し違う意見になると思うのですが、ただ、この960時間ですか、個人的には本当は反対です。運送業者としても反対です。

#### 15【荒牧座長】

ただ、これを守る、これでもブラック企業だと思われるという危惧もあるということでしょう。建設業でもそうだし、いろんなところでもそうだと思いますが、季節によって随分、変わると思いますので、年間の労働時間もそれでも上限入れて6ヵ月間は100時間、100時間って多いですね基本的に言うと。

#### 16【青柳委員】

今日の午前中にトラック協会で話しましたが、これは業界だけでは立ち行かなくなりません。

#### 17【荒牧座長】

立ち行かなくなるでしょうね。

#### 18【青柳委員】

正に荷主の理解というのが大前提であるので、我々だけでは限界で、連合的にも今は、署名をこれだけの数が集まったので、一定の理解をいただいたと、後は取引を含めて、どう改善するかというのが大きな課題だと思います。

#### 19【荒牧座長】

たぶん、仰ったのは、いわゆる、宅配だとかいろいろ日常的な業務のほうが、今、人手不足に陥っているということでしょう。ただ、今日の午前中も言ったのですが、結局、それを皆で知恵と何かで乗り切らないといけないという中で、例えば、高速道路のトラックを自動運転化することによって、寝て行けるというようなことが、いつ完成するのかというような

ことを本当に急いでやらないといけないという時期にきているから、それでは、国家が、どの程度気合を入れてやるのかというのもあるだろうし、法律をつくるのが遅いのではないかとかというような問題も起こっています。

実力的には、相当、日本の自動車業界は、すぐそこまで来ていると思うのですが、それをシステムとして動かすためには、相当の準備が要ると思うのですが、そこに早く動いていって、少なくとも自動でできるところは自動に任せて、後は宅配とかの小口に関わる場所はそこで集約しないと、その時には、結局値上げしてもやむを得ないという空気が少しできてきているから、そういうものと組み合わせないといけない。だから、アマゾンの話が出た時に、少しぐらい上がってもかまわないというような条件を、皆で作っていかないとけないという議論を実は午前中にやってきました。みんなでよってたかかっていかないと、この問題が潰れたときには、この国自体が潰れてしまうというような感覚があるというのを午前中にやっていたものですから、先ほどの挨拶になったということで、行政の方も、それから法的ないろんところで、日本は遅れてきているという風に言われているわけだから、もう実験にしろ、それから許可にしろ、そういうのを認めていくにしろ、やはり相当のスピード感でやらないと、待たなしになる。

もう、団塊の世代が一気に辞めたときに、だいたいそのようなことになりそうだというのは、どこの業界も同じだと思いますので、是非、今のような本音の話と、こちらの話が、やはり成り立つようにしないと、両方で潰れてしまうということだろうと思いますというのを議論していましたというのを紹介してもらいました。

## 20【青柳委員】

サンプルを集めてもらわないと、いわゆる実態とかなりかけ離れたものがでてくると、なかなかちょっと。ちょっとサンプルが少なすぎる。もっと実態はひどい。

## 21【荒牧座長】

協会さんのそういうものを訴えながらやっていかないと、ということになるのかもしれませんが、はい、まだあるとは思いますがけれども、少し先に進んで、また、戻ってもいいかなと思います。

それでは、議題の3「各委員の取組状況について」ということで、意見交換の時間を設けておられます。事務局から資料の趣旨を説明していただいでよろしいでしょうか。

九州運輸局からの説明

議題3 各委員の取組状況について

## 22【荒牧座長】

はい。それでは、今、意見交換をしましょうということで、特に事務局としては、この佐

賀で行っている、いわゆる、パイロット事業の主テーマの1つがパレット化のことでどういう風に、待ち時間が削減されるのかという話ですが、運送業者さんの側からなにかご意見、体験、あるいはそういったものがあれば、ご紹介いただけませんか。

#### 23【田中委員】

実は農産物のパレット化というものは、ご存知の方もいらっしゃると思いますが、今私は佐賀運輸の社長をやっておりますが、JAに35年間働いておりましたので、JAの事情もわかっておりますし、こちらの事情もわかっておりますが、まず、品種がいろいろあるという事と、その中で、どのようなパレットができるのかどうか。それと、今回、佐賀でやっていますが、本当は、中央で全農さんや全中さんや農水省で本当のたたき台を作ってほしい。昨年、農水省さんと国交省の加藤貨物課長さんと一緒にかなり議論する機会がありましたが、やはり各県からも声を上げて、それをきちんとまず中央でやる。これがリースになるかどうかは別にしても、少し聞けば、北海道辺りはだいぶやっているという話も聞いておりますので、全国で皆が集まって考えれば、このパレット化というものは、できるのではなからうかと思っています。そして、今一番とにかくお米が紙袋（カミタイ）なので大変です。もう、運転手が行かないって言います。フレコンだったら行きますと。それで、下請さんに頼んでも「えっカミタイ？行かないよ。」という状況です。そうかといって、生産者にカミタイの米を作るなど言うわけにはいかないものだから。そのパレット化というのは、みんなで考えればできるのではないかと、私も思っています。

#### 24【荒牧座長】

県単位で調べて、もう少しまとまったところに。

#### 25【田中委員】

基本的には全国単位でやってほしいですね。

#### 26【荒牧座長】

標準化するということですね。

#### 27【田中委員】

そうですね。

#### 28【荒牧座長】

そういうことをしないと、なかなか末端の所では動きづらい。自分たちでアイデアをだしても標準が合わないと、またおかしくなるということですね。

29【田中委員】

今日、JAから池田さんが来ておりますが、これまでもいろいろと二人で話をしましたので、今日しっかり意見を言ってくれると思います。

30【荒牧座長】

池田さん、今日は代理で来ていただいておりますが、よろしく願いいたします。

31【佐賀県農業協同組合 池田課長】

JA 佐賀の池田と言います。先ほど言われた通り、一部の品目ではパレット化が進んでいる品目もありますけれど、なかなか進まない現状としては、言われた通り回収のところが一番問題になっているということで、うちも毎年パレットを購入して運用しておりますが、なかなか出荷したら戻ってこないという現状で、それを毎年毎年やっている関係上、費用がいくらあっても足りない状況が続いております。

先ほど、言われた通り、うちだけというか佐賀県だけがこのパレット化を実施していこうとしても、なかなか現実味を帯びていないのかなと思いますので、全国で統一した形のパレットをレンタルしていただければ、もう少し加速するのではないかと考えています。先ほど北海道の話がされましたが、北海道の農産物というか重量物が、今まで手荷役でJRとかトラックで輸送されていたのが、ここ2、3年ぐらいですが、レンタルパレットを利用して関東方面に送られているという話を聞いております。金額的には、パレットが500円ぐらいで貸し出しをされて、回収の方はレンタル会社が責任をもってしているという話を聞いておりますので、うちもその辺を少し検討して、レンタルパレットなりを活用していければと思っております。

ただ、パレットを流通するためには、規格の統一がないと無理な部分もありますので、その辺も品目ごとに、規格の統一などをしていく必要があるのではないかと思います。

32【荒牧座長】

田中さん、少なくともJAは、全国的に危機感を持って取り組もうとしているのですか。

33【田中委員】

これはですね、もう2年ほど前だったと思いますが、元の佐賀の全農の中野会長の時から始まりました。JAと取引している運送業者が一度集まって、今後どのような問題が出るかという中で、一度大きく取り上げようとなりました。「あなた今、全農の会長だから、全国的にやってくださいよ」と要望した経過はあります。だから、農水省には相当言われていると思います。国土交通省とかは、どうすればパレット化できるのだろうかという計画を、相当検討されているとは思いますが。



34【荒牧座長】

一番の情報は、運びたくない人たちがいると、運送会社自体が、そう言っているということになると、危機感です。

35【田中委員】

そんな話がでてきたときには、運転手が「いや」と言います。すぐに腰を悪くしますし。

36【荒牧座長】

あとは、宮原委員さん、鳥屋委員さん、鳥谷委員さん、どなたでも結構ですけども。

37【鳥谷委員】

有田陸運の鳥谷です。今、パレット化ということで、お話が上がっておりますが、今は、ビールパレットが上手く流通しております。だから、JA さんも全国でビールパレットみたいな取り扱いをすれば、私は、可能だと思います。ただ、私どもでやっているのは、一部、食品系のパレット化をしておりますが、一番困っているのが、パレットで持ってきても、再度専用のパレットに積み替えて配送するところがあります。そういう問題とか、回収、レンタルパレットにつきましては、コストが運送屋持ちということでやっていますので、その辺が荷主さんとの中で、お互いにいい方向に行けばいいなと思います。

38【荒牧座長】

そうすると、今度 JA だけでやっても、やはり問題が起こります。受け取る側のパレット化が、また積み替えがおこる。

39【田中委員】

始める前は、先ほど言ったようにお互いに経費の問題が必ず出てきます。助成金あたりで費用を出してもらって、ここが軌道に乗ればいいのですが。お互いに「金出せ、金出せ」ではなかなか前に進みません。

それと、もう一つは、パレットに乗せたら物を積む量が減らせるはずですが。特にコンテナあたりの貨物列車コンテナは間違いなく減ります。そうするとキロ当たりで運賃単価を決めていたら、間違いなく単価が上がります。200 積んでいたものが、パレット化することによって 180 しか積めなければ、その差分は生産者が負担することになるという話だと、またなかなか話が進まないという容量の問題でもあります。

40【荒牧座長】

なるほど。小野先生アシストをお願いします。

#### 41【小野教授】

基本的には、パレット化されてない業種は農産品が多いですね。それからもう1つは、菓子、加工食品、この辺が多いですね。基本的には手荷役が可能ということがありますが、1個当たり30キロあるいは、「麻袋」等であれば、最初から「NO サンキュー」というところが多いですが、手荷役がし易いということと、もう一つは元からのJAの中でいろんな選果場のパレットを使っていますが、規格が1,100×1,100に統一されていないという事があって、そこに一貫して持っていきません。まず、パレット化するには、どうせ積み替えをしないといけない、1,200×1,200を使っている選果場だと、トラックによほどの横幅が広い限りは入りません。二段二つ列にすることができません。ということがあって、まずパレットの規格を、1,100×1,100なりに統一しないといけないなど。でも、ほとんどがL11で統一しているので、基本的には間違いなく、今動いているのは確かです。

それからもう1つ、回収の問題については、農産品、加工食品とありますが、卸しの大きいところは、パレットプールシステムデポとして、指定しているところがありますが、卸売市場はどこもやっていません、デポの回収拠点として。ということもあって、持って行ったら、そこで登録してあそこでプラス・マイナスいきましたよ、こっちの費用負担が減ります、卸していけば。ところが、デポの指定がなされていないので、持って帰らないといけない。同じものでないにしても、そこら辺にあるものを適当に持って帰っていることになっておりますが、そういう点で回収のシステムは特に卸売市場、農水産品の場合は、仕組みができていない。

それからもう1つ、積載率が確かに3割ぐらい減るところもあります。一般的に2割ぐらいは減るということになります。その問題として農水産品の場合、LMSのような色々な箱のケージがありますが、加工食品1メーカーにしても、最終的にスーパーやコンビニに商品を置くときに「ボール」という単位がありますが、そういうボールといった単位を自分の製品が売れるような形で自由につくってしまう。簡単に言えば、規格の方で、営業の方でというので、全体を4つ、5つ、8つ入れたケースを段ボールケースにしてしまうと、そのメーカーによってはまちまちで、数十種類以上のサイズがあって、デコボコになってしまい、1つのロットで1パレットになりません。そういうこともあって、例えばパレットで2段積みしようと思っても、デコボコで上が使えない状況が発生していて、本当に加工食品や菓子の場合に、どちらかという所管は経産省になりますが、そういうところで業界を上げてもらって、業界をもって、そういう荷姿の段ボールケースについては、サイズは3つ、4つに統一していくように動いてもらわないと、もともとパレットの効率が減茶苦茶落ちてしまうので、3割落ちてしまいます。それが、統一されると1割ちよつと落ち方で済むのではないかとは思いますが。その辺のところから動かないといけないということです。

それから、もう1つは、運賃の決め方ですね。例えば、車建て運賃、1車貸し切りの場合は、例えば、運送業者からみれば、どうせトラック1台分運行していくらとなる訳ですが、2割落ちようが、3割落ちようが、とりあえず運送側は痛くない。そうすると、荷主が絶対

採用したくないのです。さらに、運賃が1個建て1ケース、2割、3割上がります。見てみると大体 JA さんの場合は、キログラムあたり数十円という契約がほとんどだと思います。佐賀の JA さんも同じでしょうか。よって、1つのケースに換算すると、これが、平均6キロのケースだとすると、それに掛けて120円とか計算できますが、そうすると今度は運送会社のほうで、例えば、大型で2,200ケースあるいは1,800ケース乗せられるものを、わざわざ1,400ケースにしてしまうと「運賃収入が減る」という、運賃の契約方式で、どちらが痛いかというのが、はっきり変わってしまいます。逆に言えば、本当に1個建てキログラムあたりの運賃契約をしていけば、その時点で2割アップしてもらわなければやれるはずがありません。そういうことがあるので、お互いにどのようにコストを負担していくのか、基本的に運送会社は、受託して運送する行為になるので、やはり荷主側にどう負担していただくのかというのを決めていかないと、あと歩留率の積載率を落とさないまま、あまり落ちないような仕組みを考えないといけないので、とても難しいのですが、それぞれの面ですでに検討が始まっているので、そういう点で見ると将来的には農産物が、あるいは菓子、加工食品においてもパレット化というのが絶対に進むのではないかと思います。

あともう1つの問題があって、例えば九州内、県内とか九州内とか1運行だと長くて13時間ぐらいで終わってしまいます。その中で、例えば手積みで大型に乗せようとする、積み込み作業に2時間はかかります。パレットだと、多分、16パレット乗せるのに15分で終わってしまいます。例えば13時間の運行の中で積卸し併せて4時間対30分だともものすごく差があって、パレット化されている所が多いのですが、例えば首都圏への長距離輸送だと120時間から140時間って1運行の中にあるので、出発側と卸し側で2時間、2時間長くなって、やはり積載率がいい方がいいよねとなってしまいます。全体の中での2時間ということもあるので、そういったところについては長距離輸送のもとの改善基準告示を守れるわけがないということで、どのような形でやるのかというのを、もう少し長距離輸送については別途のアイデアが必要になるのではないかと思います。

#### 42【荒牧座長】

でも、根本的に戻ると、運びたくない人がいたら、アウトということは残っています。そうすると、「その荷を俺は運ばない」と言ってしまったらおしまい。

他に、こちら側からも一緒にやりたいが、江口さん、何かあればお願いいたします。

#### 43【江口委員】

戸上電機の江口です。今回、パレット化ということで、若干、お話しさせていただきますと、弊社の荷物というのは機械物で、送り先が一定じゃないという部分では、非常に難しくなるのかなと思います。その中でなんとかできるのではないかとこの部分で探して、2パターンほど作ってやっている部分がございます。1つは、帰り荷がないという前提になるかとは思っておりますが、バラの荷物、これまでバラで積んでおりましたが、パレット化して積

むようにしました。これは、荷卸し先で、そのまま一端仮置きされて国外への海上輸出に積み替えられるというパターンです。このパターンの場合は、向こうの方にそのままパレットを卸した後、そのまま置いておき、毎週くらいで行きますから、次の時にパレットを持って帰ってもらう。それで、弊社には、その内1週間後程でパレットが戻ってくるというようなことで、このような事例については、運送会社さんも、帰り荷がないということでは、やりたくないのが、やってもいいかというような話になって、今は1年、2年ぐらいになるかと思えます。そういうことで一部パレット化、もう1つは、送り先が弊社の工場ということですね。ということは、自分たちでどうにでもなる。これまでは、送っていたものを路線便で送り返していたというものを一定期間工場に溜めておくことができれば、逆に、帰ったトラックにまた載せて往復便という考え方をすることで、パレット化での積載を簡単にするというようなことは、やっております。それ以外は、非常に難しいと思っているところでございます。

#### 44【宮原委員】

いろいろ意見をお伺いして、大概、皆様出してもらいましたが、やはり大きく3つ、4つ理由はあるとは思いますが、荷物のサイズの規格の問題と、回収、返却の問題、積載効率、コストの問題とです。後、4つ目です。運送屋さん色々ありまして、世の中には追っかけの仕事をやっている長距離のトラックなんかもらっしやるわけで、そういった場合、行きの荷物、帰りの荷物がはっきりしておりません。ですから、行きはパレットで積んで行けたとしても、彼らは帰り荷の荷物が決まっておられません。ですので、帰り荷の荷物が何なのか分からないので、迂闊にパレットに積んでいけない。運送屋の状況の中では、そういうことも発生するというのを1つだけ付け加えておきます。ありがとうございました。

#### 45【荒牧座長】

分かりました。では、パレット以外でも、そういう荷待ち時間、荷卸し時間の時間短縮について、何かこういうアイデアなどがありますか。やはりここに書かれていることは、大体短い時間で効率的に運ぶという風に運輸支局で出された荷待ち時間削減、そして荷役時間削減、宅配再配達削減というのは、この枠組みについては、妥当なところだという風に思われますか。そうすると大体、中央で議論されていることが、もう少し、本気で進められないと、なかなか地方だけではこれを解決できない。それと、1つ聞いたことがあります、例えば、長崎県でワンウェイの発砲スチロールパレットがあると聞きましたが、どういうことですか。どんなことで短縮に踏み切れたのですか。

#### 46【九州運輸局 事務局】

私もあまり詳しくはないのですが、実はですね、鹿児島県の方でJAさんと協力をしまして、パレット化の中で、パレットを発砲スチロール製で、「行き」だけのワンウェイ化とい

う形での開発のプロジェクトが進められたという話を聞いております。

47【荒牧座長】

佐賀の農協さんの方では何か。

48【佐賀県農業協同組合 池田課長】

ワンウェイは、今、長崎が青果物でやられていると聞いていまして、うちにも実際言われました。当初1枚あたり500円ということで話がありましたが、最近、採算が合わないということで、もう少し値上げをされてあるみたいで、まだ、具体的には、あまり進んでいないということを知っています。

49【九州運輸局 事務局】

それですね、今、少しお話にでていましたけども、コスト面がやはり課題になっているということと、それともう一点、焼却処分とか処分がなかなか難しい発砲スチロールですが、こういった課題も若干残っているという話は聞いています。

50【荒牧座長】

はい、まだ色々議論があるかと思いますが、後ろの方が詰まっていますので、先に進ませていただいてもいいですか。発言したい方は、後でまたお願いします。

次は、パイロット事業の進捗状況について議題4がありますが、事務局の方から、ご説明をお願いしてもよろしいでしょうか。

運輸物流研究室 田宮コンサルタントからの説明

議題4 パイロット事業の進捗状況について

51【荒牧座長】

今の事について、何かご質問、ご意見ありませんか。

これは、もう普通ですか。こういう所謂、荷役を運送業者さんがやるというのは普通の状況ですか。

52【運輸物流研究室 田宮コンサルタント】

こちら、積み込みというのは、卸しと連動しますので、勝手に積まれると運転手さんは、どこに何が積んであるのかが分かりません。

ですから、このような一箇所ずつの卸しですと、荷主に積んでもらって、積んだものをどこに卸したらいいかは、運転手も分かりませんが、複数箇所卸しは、そういったものが入っている場合は、荷主側ではなくて運送側でやるということと、それからこの場合も、運賃が

「0単位」で、10あたりいくらといった、少し変わった、容積建ての運賃料金になっておりまして、いかに上手に積むかで運送会社の収入が変わってきますから、これは、運送会社の方で考えないと。それと、先ほど申し上げましたが、直送する物と協力会社に卸す物の方の選別も運送会社でやっている。そういうことを考えながら、アレンジしながらやっていくということです。

53【荒牧座長】

時代遅れな気がします。

54【田中委員】

私たちの所も似たような仕事をもっております。自動車の部品会社ですが、荷物の出来る順番が2・4・5とか1・3・6とか、出来た順番に来ているはずです。これは、行先ごとに運転手がパレットに載せて、また全部積み替えます。そうすると、一番怖いのは、荷物の落下です。この賠償金がとても大きい。

55【荒牧座長】

それと、トラック協会のラジオ番組を聞いていたら、運転手の労働災害が一番多いのは、積み込み、荷卸しの時が一番多いということを聞いてみると、少し理解できないと思いながら、今日来ましたが、事実ですか。

56【田中委員】

こういう人だったら、自動車の運転よりフォークリフトの運転が上手くないといけません。ですから、人を入れたとしても通用するには、3ヶ月から4ヶ月ぐらいかかる。最初、現場に1人で出すまでには。

57【宮原委員】

中身を見させていただきましたが、色んな要因があるかとは思いますが、恐らく、運賃が起因していると思います。運賃が安いと思います。だからこのように一回での無理した運行になるのではないかという風に予測されますが、ピッキング方式に関しても、どこまで実現するのかになりますが、多分、解決するにはコストもかかると思いますので、いい結果が、得られることを強く望みます。

58【荒牧座長】

全うになれば。なるほど。お願いします。

59【九州運輸局 加賀局長】

少し、びっくりしましたが、こういう実態というのは、少なからずあるのだろうなという感じをもって伺いました。それで、今、お話のように労働災害の問題が少し心配ですが、それ以外に 20 数両の会社で協力会社にも、多分、一定の効果が及ぶようにやれるのだろうと、今、相当協力会社の方にも影響がでているような気がします、広い意味での効果を取り込んでいただくこととか、後、倉庫作業員の増員等に取り組んできているというのは、今取り組み、さらに今後、広く取り組んでいただけるのか、もう少し、荷主の倉庫作業員の増員の協力を詳述していただいて、チャレンジングに増員していただくこととか、今のイメージは、シンプルにみると 10 ページのイメージだと思いますが、どれぐらいの効果が想定されるのかを、少しイメージを議論していただくと取り組みやすいと思いますが、どれぐらいの効果を狙っていますか。

#### 60【運輸物流研究室 田宮コンサルタント】

やってみないと分からないところではあります。ただ、品物が非常に多種多様で、今運賃が安いという話がありましたが、所謂、プラスチックの衣装ケースがホームセンターでいくらで売られているか、みなさんご存じかとは思いますが、品物自体、非常に安いものが多い。コスト的にも荷主側も工夫されておりますが、それよりも、先ほど申し上げましたけれども、LED の販売が非常に増えておりまして、もうパンク寸前まで来ている状態です。ですから、作業員を増やしていることで、自動倉庫がもう一棟できますので、それによってかなり変わってくると思います。そして、自動倉庫ができるのは、来年になりますので、今回の実証実験では、効果は測定できないですが、今回のシステム改編だけだと、少なくとも、今回取り上げました広島便が 2 時間 40 分ですが、その辺を平均くらいに持って来られればいいなと思っております。だから、大分便の非常に長い 5 時間というようなものは、解消できるのではないかと思います。だから、逆にいうとバースの使い方ですね、「このバースは、もうあなたがずっと使っているよ」とすると、荷物が出ていきませんから、倉庫の稼働としては悪いです。このバースに車が 3 台入れるようにしてくれとなると、逆に、この運送会社は 2 時間で出て行かないと、他の車が入れませんから、必然的に非常に長い荷役作業が軽減されるのではないかと思います。

#### 61【九州運輸局 加賀局長】

太田運輸というのは、座長も先ほどからおっしゃられているとおり、やはり、今、あらゆる手を打つべきだと思うし、経済がこれだけ良くなっている時に、色々なことをこの実証実験に込めてやっていくのが良いと思います。太田運輸はいったい何をしてほしいと思っていて、その中で 10 ページというのは、十分な対応策になっているのかというのは、もう少し、色々なトライアルがあるのではないですか。せっかく、良い素材がね、象徴的なものがでてきているので、もう少し太くやるべきではないのかと思います。

## 62【鳥屋委員】

このようなケースは、うちにも1件あります。現状あるのがトレーですが、荷物が6個あったとして、最後に卸す荷物が先にでてきたりして、そういう順番で、結局、一番奥に積むやつが先に出てくるので、他に積もうとしても積み込みできないパターンが、どこにもあると思います。ここは、荷主に改善をお願いしているところです。それと、配送の付け方が4件あった時にだけ、諫早から次に佐世保に行くと、諫早が夜中2時ぐらいに卸して、佐世保が朝6時となってしまうその結果、卸しの待機時間が発生するわけです。こういったところが1件あるので、このようなケースがどこにもあるのではないかと考えています。

あと、1つが、私どもは、段ボールの製品輸送を長くさせてもらっていて、以前は、やはりその日最後の積み込みが終わるまで全員帰ってこられません。積み込みが終わったら、工場が閉まっていた。ですから、積み込みの待ち時間とそこが長くなったもので、荷主にその辺りの改善をお願いしました結果、工場にうちからリフトマンを入れて、出荷の分を対応できるように、24時間開けてもらえるようにして、行き積みという形にして、3時であれば3時に出勤して、積み込んだ後に昼ぐらいに帰ってくるという形で、キレイに出来上がり、時間は相当縮みましたが、その工場も、やはり出荷の時に先に積むやつが遅くでき上がるようなことがあったので、いっそのことそのまま積まずに帰ろうと、そして、リフトマンはうちから交代制で10人入れていますが、交代で昼、夜という形で工場も受けてもらったので、時間の短縮ができたことと、後は、4トン車の荷物が手積みだったのですが、それを最近は大形化にして、パレットで積むという風に、その辺も改善してもらい、だいぶ楽になったという事例もあります。ただ、最初に話した分が、アイリスオーヤマさんと似たような形で、まだまだ、ピッキングに関して問題があることに対しては、今後も荷主さんに交渉しながら進めていきたいと考えています。

## 66【九州運輸局 加賀局長】

以前、小野先生にアピールしていただいている、長崎のパン輸送の事例みたいに、せっかくトラック事業者の方も、もう少し、改善を目指して、あれは確か荷物を積み込むのを短距離の運転手がやって、それで、長距離の運転手は、出勤した時に、すぐハンドル握れるというパターンとか、そういう他の事例からのインプリケーションもいれて、もう少しいろんな球を入れるように思いますが、いかがですかね。

## 67【小野教授】

そうですね。いくつかの話題が出ましたが、確かにここをみたところ、たまたま広島便は、2時間ちょっとで積んでいますが、平均して4時間ですが、大分便で5時間過ぎているので、平均して4時間かかるということですね。その時間はやはりもったいないです。同じドライバーがやっていなければ、簡単にカットできます。そういう点で、ワークシェアリングも可能ですけど、ある意味、コストが掛かって来ますから、そういう点で見ると、もともとから



出荷体制を変えてもらうということが、荷主さんの協力体制なので、そっちに重点を充てたわけです。その時に、自動倉庫が2台なので、アイテムごとにトラックを移動させて荷物を出すというやり方だったのを1車単位いくらということで、自動倉庫の負荷が高まります。ある意味、本当に今回の実験ですれば、時間内に上手く行くのかどうか心配です。それで今度は、自動倉庫が3棟体制になりますと、今後は、在庫の持ち方によっては、負荷が大きくなっても、逃がし方ができますので、車単位、県単位にできますので、ピッキングが自動倉庫で可能になってくると思いますので、それを少し期待しております。本当に2時間で終わると、物凄く効果的だと思いますし、更には、あの形態なので、パレットは二段積みできません。そういう点から見ると、もともと本当に工場内を移動するときにも車単位であれば、荷主さんの方でパレット積みして、あとは、フォークで移動して、あと載せるだけにすれば、どうかすれば30分で終わってしまうので、その次はですね、今、バラバラででているものを、運送会社側で仕分けをしてパレット積みしているところもあるので、荷主のピッキングの仕組みを変えることによって、やっていただけるような「折衝」を運送会社でやらないといけなくなります。最後はワークシェアリングになるかもしれませ。

#### 68【労働局】

先ほど、労働災害のことについて話がございましたので、簡単に説明させていただきます。トラック事業における労働災害では、先ほど、荒牧先生のほうが「驚いた」という話をされましたが、実際、一番災害が多いのは、荷役作業中ということでございます。もちろん、運転中の事故も最近が増えております。これは、トラック事業者だけではなくて、佐賀県内において、労働災害による死亡者が9件起きておりまして、その中で、6件が交通労働災害ということになっております。従いまして、昨日、緊急に事業者、これは、トラック事業者には限りませんので、全ての事業者ということになりますが、事業者を統括している団体等に対して緊急交通労働災害防止にかかる緊急要請を昨日付けで行ったところでございます。

それが1つと、荷役作業中に、なぜ災害が多いのかということですが、その理由は、トラック事業者が、荷主先において、いわゆる自分の会社以外で作業をするということで、通常であれば、事業者が災害を防止する責任がありますがけれども、その事業者の能力の及ばない荷主先で働くというケースが多いため、その現場で安全措置を講じていないがために労働災害に遭ってしまう。一番多いのは、墜落災害でございます。これは、専用プラットフォームがないために、作業員やトラック運転手が無理をして、高い所に登って落ちてしまったり怪我をするというのが一番多くなってございます。その他に、フォークリフトを使う場合には、一定の教育や資格が必要ですが、こういったものを怠って、初心者が扱うことによって、ひっくり返って事故を起こしたり、ぶつかって怪我をしてしまったりということで被災するケースがございます。従いまして、こういったことを考えて、厚生労働省では、荷主に対して、指導、或いは安全配慮を行うよう要請している状況でございます。いずれにしましても、直接の安全措置の義務の必要性は事業者にありますので、そここのところがなかなか上

手く行っていないという現状もあるということでございます。

#### 69【荒牧座長】

発荷主さんに対しては、まだ、理解が得られやすいかもしれないですが、着荷主さんのところが一番やっかいかもしれないと直感的には分かります。だから、荷物を受け取る側の問題もどうやって指導するかというところを業者さんの責任だよということは、当然そうだと思いますが、それだけでは収まらないから、それをどういう風にやっていくのか、それができないところは荷物を運ばないと、面白いです。アマゾン運ばないというところがでてきても、面白いと思います。そこまでしないと実は理解されないのかもしれないという感じはします。ですから、今日、午前中の中の話の中でもやはり色んなことが起こっている、そこをそれぞれの部署で頑張ってもらって、労働局としては、原理原則は業者さんの方に責任があるのが正しいということは解りますが、やはり、発荷主、着荷主さんに対してもトラックに対して強制するなということをしちんと言わないと、なかなか理解してもらえない気がします。それこそ、行政側、業者側、発荷主側、全部が頑張らないと、これは明らかに崩壊します。そういう状況にトラック協会では危機感をもって話をしていましたという報告でした。私は土木工学専門ですけど、土木工学で理解してもらったのは、トンネル事故が起きてからです。お金のことはずっと言っていて、メンテナンスをずっと続けないといけないと、トンネルで人が亡くなってからです。だから、やっとなお金が下りてきて、それは、社会インフラとして絶対必要だからじゃないですか。先の熊本地震でも、色んなところでインフラがこけたら、みなさんから悲鳴が上がる。生活が壊れると全部と同じようにトラック輸送もあきらかにインフラです。ですから、そこが動くように、是非皆さん、それぞれの立場で頑張っていたいただきたいと思います。私たちは応援団ですから、そこがきちんと頑張っていたいただければ、道路も造る側も、そこを正常に運行していただけるというかつこいいことを言って申し訳ないですが、是非一緒にやりましょう。まだ、ご意見あるとは思いますが、先に進めたいと思いますので、資料5、農水省さんからの話をしてもらっていいでしょうか。

九州運輸局からの説明

議題5 その他（農林水産省の取組）について

#### 70【荒牧座長】

はい。感想でもいいです。後で事務局から農水省に言って貰えばいいと思いますけど。どなたか、ご意見・ご感想ありませんか。よろしいですか。全うなことをやっているなどということであれば、それはそれでいいと思いますが、よろしいでしょうか。それでは、その他事務局の方から何かありますか。あるいは、委員の方から、この際、なにか発言しておきたいことがありませんでしょうか。私が途中で急いでしまったので、この発言だけをしておきた

いという方がおられたら、是非お願いいたします。

#### 71【江口委員】

荷待ち時間について、現状をご報告させていただきますが、先ほど、荒牧先生の方からも着荷主のことでお話がありましたが、発荷主である我々は、極力、運送会社のみなさんの効率を考えながらやらせていただいているわけですが、着荷主さんの方が非常にわがままというか、逆に我々との連携が取れていないとお叱りを受けるかもしれません、なかなか予定通り動いていただけないといった中で、ここにもあがっておりましたが、着時間を細かく指定するというようなことをやっていこうかと、我々も動いてきております。朝9時に同じ卸し場所にトラックを何台も入れても降ろせないということは当然でございますので、じゃあ、朝一に1台入れて、2台目は昼一番に入れようかというような事をお客さんと相談しながらやっているわけですが、ここに来て、トラックがないという話が非常にクローズアップされてきております。朝9時卸しの場合は、運送会社さんは、「トラックいますよ」と。ところが、「13時卸し？いや、そんなトラックいませんよ」という状況が非常に多くなってきております。皆様方が、こういう取り組みを進めるということで、我々もそれに従ってやっているわけですが、会社経営の観点から考えると、私自身もそうならざるを得ないと正直思いますが、13時というようなトラック業者にとって不都合な配送になると、「トラックがいません」ということで、結果的に他のお客さんに相談しないといけないという非常に悪循環になってきている。そもそもは、運賃が安いから、ドライバーがいないというところに戻ってくるかもしれませんが、今なんとか我々も、そういう部分を工夫しながらやっていきたいと思っておりますが、なかなか最終的な協力も得られていないというようなことも課題として認識をしていただきたい。逆に、荷主のところでの積み込み時間、待ち時間という話もございます。13時、15時、16時ということで積み込み時間をバラバラにして、こちらが指定した場合に、逆に、その時間にトラックが来られなかった時にはどうされますか？という風なことも逆の部分ではあるわけです。我々としては、基本的には、ある程度、連携を取りながら、自由にやっているつもりですが、逆に、先ほど言ったように荷物がたくさんある時には、どうしても1時、2時、3時に来てもらわないと順番どおりに荷物が載せられないという場合は、きちんと運行できるのだろうか、逆にその前の荷卸しが遅れるとか、またそこに戻ってくるかもしれませんが、色んな部分が非常に厳しくなっている。或いは、色んな課題があるという部分を今の発荷主の立場から皆さんに報告をさせていただきたいと思っております。以上です。

#### 72【荒牧座長】

はい。どうもありがとうございました。まだ、ご意見があると思いますが、それこそ宅配便の受け取りで、配達するドライバーと直接顔を合わせるのが嫌だから、2回断る人がいるといったことがテレビであっていましたが、そんな馬鹿など、そんな人には届けなくていい

のではなかろうかと思ってしまうことがあるので、着荷主さんの話は、先ほどもそんな話題になっていましたが、色々問題を抱えているので、知恵を出し合って、なんとかして切り抜けて行きたいのでしょう。他にもあるとは思いますが、少し時間が過ぎてしまいましたので、申し訳ありません、これで、事務局にお返しします。1つ、今日、結構貴重な意見が出たと思います。それを次回以降の、このディスカッションの中で活かされるよう、事務局の方で取りまとめをよろしく願いいたします。それでは、事務局にお返しします。