

第7回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長崎県地方協議会 議事概要

1. 日時

平成29年11月30日（木） 14時00分～16時00分

2. 場所

長崎県トラック協会 研修会館

3. 出席者

委員氏名	組織名 役職
宮原 和明	長崎総合科学大学 名誉教授
小野 秀昭	流通経済大学 物流科学研究所 教授
河村 雄二	長崎県商工会議所連合会 中小企業振興部 次長（代理出席）
江口 道信	長崎県中小企業団体中央会 専務理事
山口 裕志	全日本運輸産業労働組合連合会 長崎県連合会 執行委員長
中村 靖彦	長崎県農業協同組合中央会 総務部 次長（代理出席）
浜元 浩一	長崎県漁業協同組合連合会 漁港製氷工場長（代理出席）
牛島 徳人	日本ハム（株）諫早プラント 総務課長（代理出席）
後藤 文雄	日本通運（株）長崎支店 支店長
出口 義男	ヤマト運輸（株）長崎主管支店 安全推進課長（代理出席）
鈴木 正直	タカラ長運（株） 代表取締役
井石 八千代	（株）井石 代表取締役
佐藤 正文	長崎雲仙運輸（有） 代表取締役
馬場 邦彦	幸運トラック（株） 代表取締役
西辻 松好	（株）ミラーージュ 代表取締役
塚本 政治	公益社団法人長崎県トラック協会 会長
熊谷 一彦	長崎労働局 労働基準部長（代理出席）
高杉 典弘	九州運輸局 次長（代理出席）
田上 一実	九州運輸局長崎運輸支局 次長
田宮 一昭	（株）運輸・物流研究室 客員コンサルタント（オブザーバー）
甲斐 広長	九州農政局 食品企業課長（オブザーバー）

なお、安部委員（三菱重工業(株)長崎造船所）、川見委員（（株）エレナ）、松本委員（長崎県）、は、所要のため欠席。長崎県農業協同組合中央会は協議会当日出席者変更（香田総務部長→中村総務部次長）。

4. 議題

- (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
 - 1) トラック輸送に係る働き方改革
 - 2) 取引条件改善に関する取組
- (2) 働き方改革をめぐる動きについて
- (3) 各委員の取組状況について
- (4) パイロット事業の進捗状況について
- (5) その他（農林水産省の取組）

5. 資料

- 資料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
- 資料2 平成28年度パイロット事業の結果
- 資料3 働き方改革をめぐる動きについて
- 資料4 平成29年度パイロット事業
- 資料5 農林水産省の取組

6. 議事概要

➤ 議題1の説明（事務局：九州運輸局）

資料1・資料2により説明

➤ 議題1に関する意見・質問

（小野委員）

補足として、資料1 P3、アクションプランの策定の要請に関して、今年度中に来年度の活動計画を策定していただくために、本年9月に大臣が各団体に要請したところ。全ト協にもアクションプラン策定WGを作り進めているところ。県内にもアンケートをお願いしている。各社今後960時間の規制に向けて取り組んで参りたい。

➤ 議題2の説明（事務局：長崎労働局）

資料3により説明

➤ 議題2に関する意見・質問

なし

➤ 議題3の主旨説明（事務局：九州運輸局）

パレット輸送における課題、取組状況、荷主含めお聞かせ願いたい。

➤ 議題3各委員の取組状況

（馬場委員）

今年のパイロット事業で、JAと一緒に始めたわけですが、今までと違い荷主が積極的にパレット輸送について協力してもらっている。国の予算で農協にロボットによるパレットのはい付けが進んでおり、島原の選果場でも、パレットの状態が積んであるわけです。た

だそれが市場に行くときには、バラ積みで積んで、市場に運んでおり非常にもったいない。今回の事業の中で、一番問題になるのは、パレットに積みつけたときにパレットによっては積めないパレットが出てくる。パレットの規格化、段ボールの規格化が必要。パレットの回収では「回収費」を発生させないとなかなか回収できない。

長崎県の場合は、島原半島の農産物が多いが、大村から島原まで70kmくらい。積込みに2時間を要し、1日仕事で大村に戻り、関東・関西まで走って行く。今回諫早（選果場）の場合は、1時間以内で行ける場所ですが、今日の議題の労働時間の話になっていくと、やはり県内での中継、福岡での中継、関東・関西までの中継を積極的にやらないと、労働時間の短縮は難しい。

女性や若いドライバーを運送業にどうやって取り込んでいくかと考えた場合、賃金も含め労働環境を相当画期的に変えていかないと、運転手を増やしていくのは難しい。

他社の東京営業所が、売り上げ急減で営業所を閉鎖しなければいけない状況ということで、どういうことかということ、東京に九州から上って行っていないもので、備車が捕まらないという。運送会社自体が徐々に東京を目指せなくなってきている。おそらく今後もっと車を探すのが大変。早く、長距離事業者は営業所を出して中継輸送とか、距離を短くして働きやすい環境を作っていないといけない。人の配置とか発掘を早急に取り組まなければならない。

市場の話では、市場の方も人手不足で、トラックの環境を良くしないといけないとのことで、パレット輸送にしても、おろす方法にしても、相当協力的。以前とは変わってきた。

（西辻委員）

ヨーロッパでは11（イチイチ）パレットが進んで、製品毎にパレットも買っていたでいて、うまく流れていると聞く。例えば農産物ですと、製品とパレットと一緒に買っていたで（ずっと）。そうゆうことがうまくいって、ヨーロッパでは長時間労働ほとんどなっていないそうですね。段ボール統一してもダメ。パレットを統一したらどうでしょうか。小さなことですけどこの辺のことを、中央協議会に上げていただいて、これを全国統一していただくで長時間労働の改善につながるのではと思う。

結局、この長時間労働、低運賃、人手不足、みんな絡んでいる。われわれも荷主にお願いをして、労働時間の改善も運賃の値上げも言うが、なかなか事が進みません。料金と運賃の問題もそうです。もうすこし運送業者の聞き取りを行い、問題点がどこにあるか時間をかけて欲しい。経営セミナーを少し大がかりで、1運送事業者で主要荷主を複数連れてきてもらい、お客さんに実態をわかってもらう必要がある。わかってもらえないところはやめないとしょうがない。これからお願いすることたくさんある。運賃だけでなくコンプライアンス含めて。だからお客さんに理解してもらわないと事が進まない。

大学理事長と勉強会を行いました。今の学生は休みの多い・残業のない会社を選ぶという傾向が強いという話だった。そうすると、運輸業界というのは、全然話にならない。

ですから、もう少し実を上げていける方法を（どこに問題があって実が上がらないのか）詰めて、今の協議会のやり方でなく、やっていただいたらと思う。

(小野委員)

手積みの業界ははっきりしていて、金属機械は手荷役はないわけですよ。鋼材・建材もないですね。あるのは、加工食品・お菓子・農産物です。重点的に管轄的に経済産業・農林水産省がパレットももっていますので、本腰をいれてやっていただいていると思っていますけれども、基本的に、1100×1100と決めてしまうことですね。自動車の構造等から自社内で使うパレットは2～3のサイズに統一していくことがスタートだと思う。お菓子業界では言われたことがあるが、積載率が30%落ちてしまうと運賃が個建てで4割上がってしまうから受け入れられないと言われてしまうが、パレット使用前提で、効率の良い段ボール形状を各社で研究していただき、落ち込み率を1割程度に抑えるような努力はあるわけで、30%落ちてしまうからという議論ではどうにもならないなと思っている。

パレットはプール化又はデポジット化が、ビール業界は大手4社で共有化が早くからなされていますが、荷主間での規格化と料金負担のプール化、デポジット化が作っていくうえでは重要ななと思います。

(宮原座長)

パレットの規格化・共有化に関して情報があればお願いします。

(西辻委員)

パレット業界は日本パレットが大きいですが、そういう動きになっているのでしょうか？

(小野委員)

JPR等動いているところはあるが、メーカー間で返却拠点を数百箇所設けているところもあるが、卸売市場が返却場所に指定されていない場合が多い。パレットのプール化、デポジット化はすぐに取り組める取組かなと思っている。

(鈴木委員)

ビール、焼酎、日本酒はパレットを統一しているが、お菓子業界はパレットの統一されているのでしょうか

(小野委員)

お菓子業界は聞いていない。一部では900×1800パレットを使用しているところもあった。商品形状にあわせたもので、こうゆうものは共有が難しいと感じた。

(鈴木委員)

中身は別にしても、ダンボールでケーシングされているものは一定のパレットサイズ規格化で、対応可能だと思うが、鮮魚など水物は、ダンボールものとあわせるのは荷の性質上問題があると思う。

(小野委員)

お菓子メーカーに聞いたが、物流の部署では、パレット使用を前提として検討したいと
していたが、製品のマーケティングの部署では店頭で段ボールで置くことを前提としてい
るため、見栄えを考慮するので、段ボールのサイズがバラバラとなり、積み合わせるとパ
レットを使用すると不効率との話もある。

(九州農政局)

資料5P1のパレット部会の検討内容、スケジュール等(案)の説明

➤ 議題4の説明((株)運輸・物流研究室 田宮オブザーバー)

資料4により説明

➤ 議題4に関する質問・意見

(馬場委員)

パレット輸送を集荷から関西まで運んで、横持ちをかけるということをやっているが、
元請けとして非常に荷物が多いとき、実際にこういうことを行っていて、例えば、下請け
に島原の荷物を積んでいただく場合、島原に行くのがまず大変。自社まで横持ちをかけて
パレットをおいて走らせる。

青果物はその日で何百トンもでる場合もありますし、まったくない日もある。荷物がそ
の日の天候や価格によって変わるし、帰りは関西で多くの荷物が出る場合がある。そうし
たときは、運転手に休みを与えるにはこういう運行をやらないとできない。

一番問題は、年間通してトラックが回っていればいいが、繁忙期はこういう輸送のやり
方をやっていると、うまく運行できるのではないかと思う。繁忙期をどう乗り越えるかと
考えると、分散して、三点というのをしっかり作って、集荷先・鳥栖・大村・諫早で中継輸
送をして、パレットで一本化して、三点輸送というのを作っていかないと難しいと思う。

(西辻委員)

ほとんどの運送会社が1台1名で運送を行っている。実証実験では3名ということだ
すから、コンプライアンス的にはできあがっているんでしょうが、採算的にどうなのかと
いうことと、業界は1割くらい人手不足だと思うが、人手の問題がどうなのかということ。

(馬場委員)

幹線を走れるドライバーの年齢が上がってしまっていて、最近、女性ドライバーが10名ほ
ど入り、長距離をできない人に、横持ちなどをしてもらいながら、分散して、傭車会社も
使いながら、走りやすい形を作っておかないと、なかなか難しい。採算と言うところでは
厳しいところもあるが、パレットの統一化等もして、労働条件を良くしていかないと、求
職者の平均年齢というのが高いので、いかに横持ちなどで簡素化して、働きやすい環境を
作るしかない。荷主とよく打ち合わせしながら、効率を上げていかないと行けないと思う。

(小野委員)

このパイロット事業では、人を使っているので、一見コスト的に合うのかということ

まず考えます。以前は4日運行で7回転が精一杯です。今回の場合は加西に人は投入しますが、3日運行なので、10回転可能。よって7分の10効率が上がっていることとなります。実際にこれが定着した場合、自社コストのなかで、作業員を出しているが、選果場の機械が将来1100×1100対応になると聞いているが、そうなれば、作業員体制が激減することになり、相当相殺されてくると思われる。

(鈴木委員)

今回、パレタイズ化で、労働時間を削減しようということですが、疑問に思うのは飲料業界では、環流はうまくできているが、得意先から卸や小売りへのパレットの追跡はできないことは一緒なので、ビール業界なども、今月これだけ無くなっているから、どこの会社で負担するか、応分の負担をどこがするかということをして10年前からやっているなかで、パレットを使って労働時間を改善しようとする、受け側もパレット管理をしっかり作っていただいて、出し側もパレット管理をしっかり行って、両方でやらないとうまくいかない。そうでないとブラパレも4,5000円するものが、年間何百枚、何千枚無くなる。

(田宮オブ)

レンタルパレットの形でいきますと、レンタルパレットはP研という形で仕組みができています。パレットを何枚渡しましたというパレット伝票を元に、レンタルパレット会社が、請求しますから、無いパレットに対してもレンタル料を払い続けるという仕組みなんです。無いパレットに対して払い続けるというのは経営の中で問題になるので、しっかり管理して返せというのがある。自前のパレットだと行方がわからなくなる。大阪でJAがイチゴにレンタルパレットを使用したところ、回収率が93%だった。7%行方不明になった。レンタル会社は93%の実績を元に、翌年度のレンタル料金を決めるとしていた。レンタルパレットの活用は、方策かなと思う。

(鈴木委員)

回収ができない中で、どこかが負担するということかなと思い発言した。

- 議題5の説明(九州農政局)
資料5により説明(P1は議題3で説明済みのため、P2以降説明)
- 議題5に関する意見・質問
なし
- その他
特に意見等なし。

(宮原座長)

ほかに質問などが無いようなので、以上で本日の協議会は終了する。

(了)