

平成 29 年度第 8 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 30. 3. 12 佐賀第二合同庁舎)

1 【荒牧座長】

それでは、早速議題に入りたいと思います。議題の 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」事務局の方からご説明をお願いいたします。

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. 取引条件改善に関する取組
  - (1) 標準約款改正に伴う手続き状況
  - (2) 標準引越運送約款の改正
2. トラック輸送に係る働き方改革の推進
  - (1) 関係省庁連絡会議
  - (2) 生産性向上

資料 2 平成 28 年度のパイロット事業の成果（プレガイドライン）

2 【荒牧座長】

どうもありがとうございました。それでは、今のご説明に対して、ご質問ありましたらご意見お願いいたします。

3 【馬渡会長】

佐ト協の馬渡でございます。前回は中央のほうで会議がありましたので、欠席いたしました、すみませんでした。今、ご説明いただいた自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議というのが、5 ページに書いてあるのですけれども我々の業界の方も、昨年 9 月に、国土交通大臣の方から業界としても、しっかり自主的にやりなさいと、そういうアクションプランを策定してくださいということで我々の業界だけではないのですけれども、バスやタクシーとともにアクションプランを作って、答申を出す予定にしております。

それで、中にはここに書いてある「労働生産性の向上」、それから「多様な人材の確保・育成」「取引環境の適正化」に加えて我々の運送事業者の経営改善で、その中身が、やはり若い人達が来ていただけない理由が二つあり、その 1 つは、賃金が他の全産業と比べて平均 2 割ぐらい安いという部分をどうしても 2 割アップしていかないと入っていただけない。

もう一つは、週休二日制といったものに代表される、他の産業より 2 割長く働いているという部分を同時に 2 割ぐらい削減していかないといけない。週休二日制を導入したり、残業

を減らしたりということ、そういったものを通じて、この3つに加えて運送事業者の経営改善というのを柱にして、この3月もしくは4月の頭ぐらいに石井国土交通大臣に答申を出すということで、先週、全国の理事会で承認されましたので、このアクションプランの策定には、ここにおられる小野先生にも深く関わって知恵を出していただけてまして、現場も精通しておられるので、現場の事も踏まえながら我々としては、頑張っけてやっていますと、ただ一番難しい部分ですね、この地方協議会で荷主の皆さんも一緒に入っているんで、ちょっと甘えて言わせていただくと、もうなにより、ここに出られているような荷主の方々、それから労働組合も含めて関係者の方々が協力していただけないと我々だけで賃金を2割上げたり、長時間労働を削減したりというのはなかなか難しいし、庭先で荷待ちをしたり、色々な部分で困難が伴いますので、是非皆さんに後押しをしていただきながら、アクションプランを絶対達成していきたいという風に思っておりますので、引き続きご協力をお願いしたいという一言でございました。協会の方からもお願いを兼ねて、発言させていただきました。よろしくお願いいたします。

#### 4【荒牧座長】

はい。どうもありがとうございました。他にどうぞ、ありませんでしょうか。ちょっとだけ、データを教えてください。2ページのところに料金の水準に関する調査が行われていますが、これは前々回というか何年毎の調査ですか。毎年ですか。

#### 5【事務局】

これは、四半期ごとの今回が10月から12月までです。

#### 6【荒牧座長】

今回が10月から12月まで。

#### 7【事務局】

それから、前回は、いわゆる3か月間の7、8、9ですか。

#### 8【荒牧座長】

7、8、9ですか。

#### 9【事務局】

そして、前々回は、4、5、6と。これは、全日本トラック協会のいわゆる日銀等がやっていたら景況調査ですね。業界の中でされているものを発表したものでございます。

#### 10【荒牧座長】

宅配を見ると、例えば前々回という1年ちょっと前ですよ。そこから16.7%ぐらいしか上昇していなかったのが、50%以上になったということは、非常に今年度、劇的に上昇に転じたということですか。

#### 11【事務局】

そうですね。昨年以來、マスコミ・新聞等で宅配がなかなか難しくなっていると人手不足、長時間労働、再配達が多いというようなところからですね、ヤマトさん、佐川さん、日通等が運賃値上げ等をおこないましたので、前回、今回ということで運賃が上昇したというところがこの中にあるというところではないかと思えます。

#### 12【馬渡会長】

もうちょっと遅いですか。

#### 13【荒牧座長】

他にありませんか。はい。どうぞお願いいたします。

#### 14【加賀局長】

先ほど、座長がおっしゃられていた内容と被りますが、全体の資料を拝見していて、私共、運輸局としても議論しているところがございます。やっぱり今年度から働き方改革が始まり1年経ちますけれども、これはトラック業界だけの問題ではなくて荷主の方々も含めて、そして国交省だけの問題、あるいは厚労省の問題だけではなくて、政府全体でということ、1年やってきて、今年度最後の会議ですので両方考えていただいて、議論していただきたいという風に思っていました。

それで、一つは後ろの方で出てきたプレガイドラインというものを見ていただきますと、例えば、パレットとか拘束時間の削減とか、九州は非常に物流の中心ということもありまして、座長、小野先生からもご発言を頂戴して全国の事例に九州も入っておりまして、ますます来年度以降も活性化していくという事で、大きな成果が出たと捉えて来年度も積極的にやっていきたいと思っておりますし、国交省のパイロット事業もブロック毎に続けていくと、それから、ちょっと気掛かりな問題が二つありまして、資料1の標準約款改正に伴う周知ということですが、全国としても低いし、佐賀としても低いのではないかと感じております。それで、いろいろトラック業界もパートナーの方もお忙しいと思っておりますけれども、やはりもう少しスピードを上げて取り組んでいかないといけないテーマでありますので、今回アクションプランというのが出来上がって、そして支局に届けていただくというのに繋げていただくというのは、是非スピードを上げていただきたいということを、会長にもお願いをしたいというのが一つあります。

それから、もう一つ、座長からありましたように運賃料金が上がっているかという問題に

つきまして明らかにB t o CとB t o Bの動き方が違うということがあるのですけれども、宅配がこれだけ上がりましたし、それから先日、私も定例の会見もあるのですけれども、引越しのトラックが足りないという問題と額が上がってこない問題と、さらに一般紙も含めて、記者の方の関心がございましたけれども、B t o Bについては、いろんな形で社会にアピールしていかないといけないし、それから、この運賃料金の上がりかたというのも、もう少し上がってもいいんじゃないかなという感じがしております。そこで今でも結構ですけれども、全体を通して荷主の方々を含めてB t o BもK T Iみたいなものですから、これが今だ黄色ですら 22.7 にしか留まっていないというものの見方をして、どういう枠組みで、みんなで取り組んでいったらいいのか、アクションプランであれ、そういったものもご提案いただいたりして、特にこちらからはB t o Bですので、今日お見えの荷主の方々に、もし今年度進んできたし、こういう風にしたらもう少し上がるんじゃないかなという話をですね、お伺いしたいなと楽しみにしております。ちょっと感想めいたことなのですけれども、どうぞよろしく願いいたします。

#### 15【荒牧座長】

はい。せっかく振っていただきましたけれども、荷主さんのほうから例えばこれはトラック協会さん、佐賀の場合はおりてきていないというイメージだと思いますけれども、そういうイメージは、荷主さん達のほうではあります。少しずつ「きたぞ」という感じはありますか。我々テレビ、マスコミ報道で聞いているのはアマゾンがどうのとかしかわからないのですけれども、具体的に佐賀の荷主さん達のほうにも、やっぱりそういうものが動いてきたなという感じはありますか。結局、労働者の側がいないと動きませんと、即ち運びたくとも思われてもこちらにはちょっと事例がでてきますかね。いかがですか、お願いいたします。

#### 16【江口委員】

戸上電機の江口といいます。荷主の立場ということでの発言でございしますが、値上げという部分に関しましては、やはりなかなか厳しいというのが現状でございします。皆様の現状というのも十分認識しながら、ガソリン、軽油値上がり等々と勘案しながらトータル的にいろいろな部分を考えて、最終的に値上げという部分もやむなしという考え方も十分我々も持っております。そういった部分をもっと細かく説明していただきながら、単純に「値上げ値上げ」ではなく、ガソリンが上がっている、あるいは人件費が上がっているというのも十分に認識はしておりますけれども、なかなかやっぱり総論賛成、各論反対的になかならない部分もございまして、いろいろな部分を細かく説明して納得できる数字を提示していただきたいというのが、我々としても上を納得させる一つの手段、方法なのかなとは思っております。今、非常に値上げっていう風潮がありますので、今が一番チャンスだという風には思っております。今、皆さんいろんな部分で積極的にアピールしていただいて、今の一番いい時期を

逃すと本当にまた厳しい時代が先に待っているという風に思っております。そういった部分でやっていただければ、何とかなるのかなとは思っております。ただ、我々も単純に値上げを受け入れるのではなくして、我々もお客様への値上げという部分で繋げていかないと共倒れということにもなりかねませんので、そういった部分もやはり勘案しながら最終的にはうんぬんと言いませんが、お互いが倒れない最終的な接点というのを見つけ出していくしかないのかなという風に感じております。我々も運ばないと言われると、最終的には企業が成り立ちませんので、その辺は十分勘案していきながら協力的な対応をしていきたいと思っております。以上です。

#### 17【小野教授】

確かに、今おっしゃられた通りだと思います。ただ、最近の推移ですが、パートを含む有効求人倍率は、トラック運転者に関しては2.8倍ですね。募集しても「来ない」というのが基本的になってきています。ところがここにきて荷量が増えてきている。そうすると新しくドライバーを雇いたくてもどんどんやめて減っていくというのが現実で、そうすると、この協議会の目標としては、労働時間だけを削減するだけではなかなか上手くいかない。最終的には運賃を上げて、賃金を上げて、ようやく労働時間を削減できる、そういった順番がありますので、是非ともこの流れに手を付けていかないと動かない仕組みになって来ている。それで、さらに言えば、一般的にメーカーには物流コスト比率というのがあります、そういったものが大体、業種によっては異なっているのですけれども5%とした場合、運賃部分がそのうち3%です。これを1割上げると原価を0.3%押し上げてしまうので、まさに原価が0.3%上がりますので、これを最終消費者、エンドユーザーに転嫁していくかというのを是非荷主さんの方で考えていただきたい。最初の取組ができて、次々に波及していきますので、そこまで含めた中で是非とも考えていただけるとありがたいと思います。

#### 18【鳥屋委員】

ロジコムの鳥屋です。荷主さんと話をするなかで、荷主さん側も物流費が今後上がる、もしくは上げていかないといけないのはわかりますというのは、はっきりと言われます。ただ、我々運送業者と、荷主さんとの中で、例えば何か所も降ろしていく荷物もあるわけですね。そういった時にその時間が12時間、13時間かかっているから、ここの部分を一つ一カ所だけ切り離してくれたら、9時間くらいで終わると、残りの1件分の運賃負担はどうするかというところで荷主さんとしては、1件外してもらったところの運賃に対して物流費が増えてくると、ただ労働環境の時間としては、運送会社からしてみればいいでしょうという風な考えで、やっぱりそういうのを色々、逆に提案してくれという荷主さんで、さっきおっしゃったことと同じこととなりますけれども切り詰めていかないとなかなか駄目かなとは思っています。それと、先ほども言われたようにどうしても運賃を上げてもらったら、要するに製造されている荷主さんの利益は減りますから、その販売単価といったところをいかにして消

費者の人に理解を求めていくか、そこも同時にやっていかないとなかなか荷主さんだけに負担してもらうことは難しいと思いますので、同時にそういった消費者の方々の販売単価をなんとかいろんな方法を考えて、同時に広めていかないと運賃そのものを上げるのは一般では難しい。ただ、引越とか宅配については大手さんが大体目立ってされておられますので、右へならえで上げますと言えば、仕方なく消費者は支払わないといけないような形ですけども、まだまだ一般業者の私たちについては、業者数も多いものですから、そう簡単にはいかないと思いますので、あとはなにをするか、質をあげていくしかない、そして、そこで選んでもらって少し料金を相談していくという方法しか今は考えられない状況です。

#### 19【馬渡会長】

先ほどの新約款の届出については、我々協会も努力不足があるのかなと思っておりまして、これから3月末とか4月いっぱいまでにかけて7割、8割までなんとか上げていきたいなど。言い訳をするわけではないんですけども、座長もご存知かと思いますが佐賀の方は真面目で、荷主さんと合意ができなければ、新しい約款を届出してはいけないうらうと思っておられる方もいると、現実には新約款は我々のほうでこうして荷主さんと決めていきますよという部分で、とりあえず届出をしないと別途の附帯料金とか積み込み料、待機料を別にする部分が適用されなくなるものですから、そのへんの説明をしっかり会員業者にもして、その届出はしっかりさせようと思いますので、もう少しお時間をください。

それから、旧約款で届出ている業者もおりますので、旧約款から新約款に変更の届出を出してくると思いますけれども、その際には、そういう理由だと思って簡便に受け付けてもらうとありがたいなという風に思っております。そうやってやった上で、先ほど江口さんが言われたように、ここの部分がこうだからというのはみんなわかっておりますので、小野先生も原価計算のプロなのでありますが、きちんと原価計算しようと、現実には全国で3分の1ほどしか原価計算をきっちりやっているところがないんです。ですから、そういう部分も含めて我々の業界アクションプランもやって、原価計算をして荷主さんにちゃんと理詰めでご説明して、ここの部分がどうしても人が入ってこなくなるので、賃上げを致しましたと、それで、その部分が跳ね上がりがありますというようなことも含めて、きちっとやらせようと思っておりますので、ちょっと聞くことだけは聞いていただければ、ちゃんにご説明できるようなものは持って行かせるようにしたいなと思っておりますので、よろしくお願いたします。

#### 20【荒牧座長】

まだ、いろいろご議論あると思いますけれども、ちょっと先に進んでからご議論いただければと思いますので、先の方に移らせていただきたいと思っております。それでは、議題2「働き方改革の推進について」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 働き方改革の推進について

#### 21【田中委員】

すみません、この中では、ちょっと関係ないことなんですけれども、定年の年齢を、そろそろ 60 から 65 とか、その法的な検討がなされているかどうか、私の方も 60 歳以上が増えてきております。辞めてもらっては人がいないもので、無理に働いてもらってますけれども、やはり 60 過ぎたら体力の衰えは歴然としてきます。いろんな病気ももっていますので、定年制について、労働局のほうで検討なされるのでしょうか。状況があれば教えてもらいたと思います。

#### 22【事務局】

定年の引き上げについては、国家公務員のほうは始まっていると思いますが、民間企業の方々については、60 歳が定年で、定年制度の撤廃、引き上げ、継続雇用制度の導入という形で継続雇用を引き続きしていただけるということになっていることには変わりはないと思います。全国的には 70 歳以上が働けるような割合が増えてきているのが現状であります。

#### 23【荒牧座長】

今、定年制を敷いておられる方は多いのですか。60 ぐらいで定年なのですか。

#### 24【田中委員】

最大で 65 まで嘱託で働くことができるのですけれども、66、67 でも働きたいという人がいます。そのあたりの対応をどうしていくのか、健康管理も含めて、特にこの業界は、もう平均年齢は 50 を越えたのではないかと思うのですけれども、大体事故を起こした人は年齢が高い人なんですよね。相当負担が来ているのかなど。なので、どういうやり方がいいのかなど。若い人を期待しても入ってこないですよ。うちも募集してもほんとうに若く 40 代です。20 代、30 代はほとんど来ません。だから今後、この五年間でどう乗り切っていこうかなと心配しています。

#### 25【鳥屋委員】

ちょっと質問なのですけれども、2 ページ目の 2 番目ですね、治療と仕事の両立支援に関する取り組みの促進とありますが、ここはある程度、具体的な内容とか、調べる方法ってあるのですか。まだ、そこまででていないのですか。

#### 26【事務局】

すでにガイドラインがでておりますので、ガイドラインの周知を現在させていただいて

いるところですが。それと、昨年に労働局と県あるいは様々な機関とチームをつくりまして、特に癌と癌をもちながら仕事を続けていく方々がどうしたらいいのかといったパンフレットを2月につくりまして、色々な機関、例えば医療機関を含めてハローワーク関係、監督署、県、そういった窓口は今、そのパンフレットを置かせてもらっているところです。

## 27【鳥屋委員】

私のところも今年は社員の健康管理の指導強化を掲げてずっとやってきているところでありまして、数年前から60歳になった社員は全部脳ドックを受診させていまして、いろいろな検査の補助もありますので、そういうことをしていきながら、去年たまたま見たのが健康経営優良企業かどうかなのですけども、これは経済産業省ですね。そういったものもたまたま耳にして、その辺も、もっと広めてもらったら、運送会社、企業としても取り組みやすいかなと思います。

それと、先ほど言われた癌も、うちもこれまで何人も癌が発生して、完治した人もいれば、今も治療中の人もいて、いずれにしても会社の環境で、ある程度休んで、病院に行くしかなくて、会社では軽い作業をさせたりしていますけれども、そういったものをもっともっと広げていってもらった方が助かるかなと思います。私のところは定年を数年前に65歳に引き上げたのですが、掲げているのが18歳から最低でも70歳まで働く環境を作っておりますので、60歳を過ぎて体に負担にならない作業を自分たちで作っていきますので、健康に関しては、もっと広まっていくような対策をとっていただければと思います。

## 28【事務局】

少子高齢化で65歳、高齢の方の労働人口というのが、増えてきていると、その中で、そういった状況ですので、労働災害も高齢化が要因の一つであるといった状況で、その対策というのが、一つの課題になっているというのが事実であります。それと、やはり高齢化してきているので、有所見率も年々上がってきているということで、これは当然、高齢化すると生活習慣病というのがありますので、当然ながら増していくと、こういうような状況から、昨年、このガイドラインがまとめられまして、なんらかの病気を抱えておられる方はたくさんいまして、しかしながら、働かないと生活ができない、働きたいと、そういう方がおられるので、こういうガイドラインを周知していこうと、悩みを解消していこうというもので、当時は、たくさんマスコミもこられて、NHKからも取材をしていただいて、あとは新聞社にも載せていただいてもらって、なかなか一過性のものだと駄目なので、こういった取り組みを続けていきたいと思っています。それともう一つ、それとともにメンタルヘルスケア、これの重要性も問われております。先日、東与賀文化会館で労働局と県、それから関係機関といったところが主催しまして、メンタルヘルスケアをどのようにしたらいいのか、これは、毎年この時期にやっています、1月末から2月初めにかけてですね。今回も300人ほどの方が来られまして、企業の方にも関心を持ってもらいたいと思っていて、そういう案内を各



企業の方々に私共から直接、今回はどうですか？という案内をしたところ、かなりの方が今回来られましたので、来年度以降も、今、お話がありましたので、周知の方法も考えながらやっていきたいと思います。

29【荒牧座長】

はい。よろしいでしょうか。それでしたら、先に進んでから、また後でやっていきたいと思います。それでは、3番目の「平成29年度パイロット事業について」事務局の方からご説明をお願いいたします。

運輸物流研究室 田宮コンサルタントからの説明

議題3 平成29年度パイロット事業について

30【荒牧座長】

はい。今のパイロット事業の実施報告について、なにかご質問ありませんか。

31【宮原委員】

宮原でございます。大分便について、平成29年9月の段階で2台に増車して対応されて、改善されているということでございましたけれども、ご存知かわからないのですけれども、それまでに、どうして2運行なのかという議論はされたのでしょうか。

32【田宮コンサルタント】

車がないからですね。

33【加賀局長】

すいません。基本的なことを3点教えていただきたいのですけれども、細かく県別エリア単位に分けるといことが、今回のポイントだと思うのですけれども、もう少し他のところに応用が利くように、少し工夫してマニュアル化して、もう少し他のところも使いやすいようなイメージで説明していただきたいし、残したほうが良いと思います。二つ目が、自動梱包機を採用することについては、時間短縮に繋がるか不明とのことですが、自動梱包機も本当は採用すべきですね。その全体像の中でこういう風の実証実験を半分やったということになっているのですけれども、どうして自動梱包機については、そういう議論がなされて本当はどうあるべきなのかということについても整理が必要ではないかなというのが、二つ目です。三つ目が、これだけ荷役時間が非常に多くかかっているケースということなんですけれども、この事例については、新約款での料金みたいなものが、当然入っていると考えていいのか、そのことについて教えていただきたい。入ってなければ、これだけのひさんな話については早急にやるべきだと思いますし、こういう議論はどうなっているのか以上、

三点上げたいと思います。

#### 34【田宮コンサルタント】

はい。一つ目ですが、細かくエリア単位にということで、実は資料4の2に分かりやすい図に示しておりまして、今までは、早い出荷、遅い出荷、宵積みと3回に分けて出荷し、その後、仕分けていました。なぜ、こうなるかという自動倉庫ですので、同じ品物を何回も何回も出すことを避けて、トータルピッキングという形で同じ品をまとめて出してから仕分けるというやり方をしておりまして、それを県別にそれぞれピッキングするという形でやりますので、A県が終わってから、同じバースで次にB県という形でバースを早く回しているということになっております。A県とB県が同時に出ていると、A県が揃うのに時間が掛かります。それを一発でA県の物だけを出せとなると、出始めから出終わりの時間が短くなるという形になる。ただ、細かくピッキングしますので、倉庫の荷役と言う工数が増えるという形になります。

それから、自動梱包機ですが、これは採用されております。ただ、採用はしたのですが、運送事業者さんの方に影響しないということで、今回は実証実験の対象とはしなかったということです。

それから積込料金の話ですが、これは、10いくらという運賃体系になっていて、所謂戸前受けの戸前渡しという条件になっています。実は既に料金交渉をやっておられると聞いております。その中で、言っているのが、もう少しギュウギュウに積みなくても走れるような運賃にしてくださいということのようです。積込料金等を別建てにするという交渉にはなっていないのかなと思います。

#### 35【加賀局長】

やっぱり、厳しい荷役についてもブレーキになったり、あるいは厳しい荷役について、少なくともトラック事業者にとって付加価値になるような方法に誘導していかなくてはならないのかなと思います。そのような実証実験にするべきだという風に思っております。

それから、二つ目の梱包の話は、実証実験がトラック事業者と相手の荷主をパートナーシップに基づくテーマで、そこを書いておくべき項目だと思います。ただ、三つ目は、もう少し実態を把握して、更に工夫していただきたいと思います。

#### 36【鳥谷委員】

アイリスさんは、積み込みと配送は分けられているのですか。社員も、積み込み社員と配送社員を別にすれば、別建てで料金を請求できる。もともと私もアイリスさんをやっておりまして、まさにこの通りなのです。20年前から一緒なのです。ほとんど変わっていない。だから、実際、荷役時間よりも積み込み時間の方がものすごく長いのです。当時は8時間ぐらいかかりました。大型一台分で、それで当時は佐賀県は私の会社だけがやっております。

まして、一旦鳥栖で積み込みまして、当社の鳥栖営業所まで戻して、そこで顧客分の品を地域別に仕分けて届けていました。それと運賃もなかなか厳しいです。ついでみたいな仕事なんですよ、運賃的には。だからその辺をもっと改善しないとイケないのではないかなと思います。だから、配送と積み込みを分けるほうがいいのかと思います。

### 37【加賀局長】

おっしゃりたいことは、事務的にまとめるよりも象徴的な事案だと思うので、やっぱり見られ方とか見せ方を意識してまとめたほうがいいと思います。

### 38【小野教授】

私も現場に行きまして、実際に配送担当はドライバーの他、補助員が選任されていたと思います。いろんな対応のトラックに対して補助できますから、1名入れているのですけれども、それでもおっしゃられた通り、4時間以上ということなのです。これは出てくる商品が出てきた瞬間に積み込んで終わりということになっていない。広島便でいえば、広島便全ての商品がピッキング方式の欠点から、最初に出た商品から、最後に積み込む商品が、数時間後にならないと出てこないため、積み終わらない。そういったことがあるのでピッキング方式について着目して、今回は変えてみました。

それから、もう一つ、運賃の形態に関しては、車建てであれ、あるいは重量建てであれ、容積建て、ケース建てであれ、どっちにしても車上ってことを認識してもらわないとイケない。私も今回の新運送約款についての内容の着眼点については、検討会の中では少し業者に対しての運送と荷主に対しての運送と話をしておりますが、なかなかすぐにはそうはならない。これは世の中の運送会社が、積み込み、運賃を一緒にした井ぶり勘定という中で動いているのがほとんどなので、なかなかそのようにスムーズには改善できません。ただ、今は行政がすごいスピードで去年7月から荷主の問題によって待ち時間が長いところはちゃんと記録しなさいとしっかりそれを義務付けされました。さらに11月には新運送約款で運賃は運賃であとは積み込み、卸し、あるいは流通加工といった横持ちも全部別料金体系にしなさいと多寡は問わないでと言ってますから、そのスピード感に荷主さんと運送会社はついて行かないとイケないですね。そういった時代にきているので是非ともこれを追い風と考えて、やらないとイケない運賃改定、運賃の方式を改定しないとイケないということで、是非荷主さんにご説明いただきこういったこともトラック協会もPRのような資料ももってらっしゃるので、やっていきながら、うまく変えていかないとイケないと思います。

### 39【鳥屋委員】

これ、小野先生が一度行かれた時に、商品がピッキングの分で全部そろわないからということで、実際の積み込み時間とかはメールとかを使って工夫しているところもあるじゃないですか、何時に積めますよって、そういった状況にもっていけるようなスペースもないわ

けですか。仮に 17 時に積み込みに来てくださいという時は、大体商品はピックされてそろっているという風な状態に車が着けば実際に手待ち時間とかも一気に減るから、そういうスペースがないものか、倉庫そのものにピッキングする人がいないのか、もしくは、運送会社のほうでピッキングまでして積み込んでくださいよという条件になっているのか、そこがなっていないければ、切り分けて全部そろう時間を何時に着けて積み込みしてくださいって言ってもらえれば、その部分だけでも時間は相当縮んでくるのではないですか。

#### 40【小野教授】

資料 4-2 の左側を見ていただいたらわかるのですけれども、出てきた商品というのは、アイリスさんの商品ということなのですけれども、全ての形が違うのですよ。広島便がそこまできた形でピッキングされるので、これはやっぱりなにか全部そろって、例えば最終の商品が 16 時にでてくるのが、わかっていて 16 時に到着したら、どう考えたって 17、18 時ぐらいにしか出発できません。そうすると早く行って少なくとも終わった分は、やっておこうという気持ちと思うのですけれども、コンサルタントなにかありますか。

#### 41【鳥屋委員】

だから、前もって積み込みをしていた物があとからでてきたものが、逆に遅く降ろすことになっていて時間がかかるわけですよ。私のところも大分、昔の 10 年ぐらい前は佐川さんの雑貨ぐらいをやっていたのですけれども、順番に流れてくるからケースのサイズはバラバラでもドライバーは慣れているので、すぐに積むわけですよ。時間をかけずに。だから、そういう風なきちと揃えてもらわないと積み込みできませんというような時間の区切りとか、倉庫側のスペースが許せば、ある程度ドライバーが積んでいくし、サイズがバラバラでも積むのはある程度ドライバーが慣れているので、ちゃんと積んでいきますので、あんまりそこは気にしなくてもいいと思いますけれども。ただ、スペースの問題ですよ。

#### 42【田宮コンサルタント】

スペースはやっぱりないですね。この写真を見てもらえばわかるように、フォークリフトがはいるところがありません。新しい倉庫を作ることになったのはその為だと思うのですよ。

#### 43【鳥屋委員】

今度、新しくできた倉庫は、物流倉庫も全然だめですか。

#### 44【田宮コンサルタント】

拝見したのは外観の設計までです。ただ、二棟になるのでバースが増え、一社に割り当て

られるスペースが増えるということになります。

#### 45【鳥屋委員】

ただ、最終的に最初に積む荷物と最後に積む荷物が逆になったらどうしても時間が、どんなにバースが増えて大きくなっても数が増えても解決しませんので、やっぱりその順番で、全てそろった時点でトラックが入りたい。私だったら、そういう話しかしないのですけども。

#### 46【田宮コンサルタント】

なかなかやっぱり、その品物が、最初に配達するお客さんか、後で配達するお客さんか、アイリスさんは承知していませんので、そこを下ろす順番に出してくれというのはちょっと難しいと思います。やっぱりそろった状態で、「はい積んでください」という形にもっていくのが、一番いい形だと思います。

#### 47【鳥屋委員】

ただ、料金はそこできちっと分けるべきですね。仕分けの部分と積み込み開始するところということですね。

#### 48【宮原委員】

一応、私も自社の物流センターの代行などもやっているのですが、この写真を見ただけで、スペースは足りていないというのはよくわかります。これは効率的に機能するスペースではないということで、一つ新しい倉庫ができるということで、改善の余地はあるのではないかという風に思われます。それと、データの受信から納品までのリードタイムは、これも結構タイトではないでしょうか。その辺も着手していただくと倉庫作業を始めてから納品までの時間を延ばしていただくと、割かし計画的に配車組みもできますし、積み込みも可能になるというところもできますので、その辺も考えられたらいいのではないのでしょうか。

#### 49【荒牧座長】

はい。他に。

これは、先ほど言われたみたいに荷待ちの時間と運送の時間で料金をとれば、一挙に解決する問題なのですか。アイリスさんが考えないとダメっていうような問題なのですか。

#### 50【鳥屋委員】

あと、太田運輸さんのほうで、人をやっても、作業は作業で、そこで料金をもらえれば。

51【荒牧座長】

約款の話も先ほどありましたけれども、それは、約款としてきちっと表現することになっているわけですね。

52【小野教授】

はい。そうですね。

約款の形にすると料金の高低は別にして荷主から見ると、自分の努力でコストを下げられるというインセンティブがあるわけですよ。ですので、そういうことの狙いとして、できているのですけれども、そういうものを導入されていないのが、ほとんどなので、荷主さんでは、現実には完全に運賃は、車が走る部分ですよ。待ち時間・積み卸し・流通加工賃は別ですよとなっていないので、狙いはそこなのですよ。まさに、荷主の努力が自分のコスト削減に繋がるので、やってくれるという。協力がもっともらえるというそれが狙いなので、新運送約款は、これからが楽しみなところだと思います。

53【荒牧座長】

馬渡さん、人がいいと言っている場合ではないですよ。そういうこと言っている場合ではないですよ。

54【馬渡会長】

その通りでございますが、我々協会は、基本的にはきちっとやろうと思っている事業者には、きちっと誘導していきたいという風に思っておりますので、せっかく 960 時間も含めて猶予の期間をいただいているという部分は、非常にありがたいと思っております、そういうことを荷主さんとも、しっかり話し合っていきたい。反面、改善基準告示の中身そのものについては、法的にきちっと決められるということになると改善基準告示そのものが、このままでいいのかという話も事業者の中で出ています。中央でも同じ話をしているのですけれども、その辺のところも、例えば、今、スピードの取り締まりですね。警察も高速は 100 km/h で走らないといけないよと言いますが、基本的には 109 km/h まではアロワンスとしてみてもらっている。労働時間の問題、いろいろと健康も関わってきますので、一長一短いかない部分はあるかと思っておりますけれども、やっぱり我々、話していて 4 時間ごとに 30 分の休憩というのが、その 4 時間という時に 1 分 1 秒過ぎてもダメというのが、非常に運転手さんにもプレッシャーになっている部分もありますので、これも、本省の方にも話をこれからしていこうと思っておりますけれども、例えば、3 時間 45 分から 4 時間 15 分の間の 30 分間にちゃんと停車できる場所、休める場所を見つけなさいと、それぐらいアロワンスがあると、大分違ってくるんじゃないかと思っておりますので、トータルできちっと 960 時間というのを守っていきましょう。法が守れない方は、法で罰しますよというのが、我々にとって

も、真面目に守ろうとしている人が、今のところ、荷主さんがしてくれないと、守れないとかですね。時間をそこで1時間といわず、30分でもいいから縮めてもらえれば守れたのという悔しい部分も相当ありますので、そういうのをきちっと荷主さんとも話しながら、できる時間というか、5年間という猶予期間もありますので、その時間帯に改善基準告示をどう運用していくかというのも、是非、中央協議会の方ですけれども、現場に即したことも考えていただければ、幸いかなという風に思っております。

#### 55【荒牧座長】

それじゃあ、ちょっと時間も押していますので、申し訳ありませんが、次に移らせていただきます。4番目の「平成30年度コンサルティング事業について」事務局の方からご説明をお願いいたします。

#### 九州運輸局からの説明

##### 議題4 平成30年度のコンサルティング事業について

#### 56【荒牧座長】

はい。これについて、なにかご質問・ご意見ありませんでしょうか。よろしいですか。それでは、全体に対して、構いませんので、何か委員の方々から、これまでのところで、ご質問・ご意見ありましたらお願いいたします。今日、特に発言されていない方、これだけは言っておきたいという方、おられませんか。

それでは、この上の取り組みはとにかくとして、その他について事務局の方で何かありますか。

それでは、今日、委員の参加された方から、先ほどでたように、今日のテーマ以外にもなにか発言あれば、せつかくの機会ですので、これだけ皆さん集まるというのは、なかなかないと思いますので、何かありませんでしょうか。

小野先生、特に情報とかありませんか。

#### 57【小野教授】

ドライバー不足というのは、大変深刻な問題になっておりまして、最近だと、なかなか来ないので、高齢者の活用、先ほどの定年の問題もでました。もう一つは、女性の活用ですね。私、東京に住んでおりますので、宅配、これはヤマトさん、佐川さんに限らず、どこもそうなのですけれども、半分は女性が来ます。特に首都圏の場合は、ドライバーをしなくても配達ができるので、1車に数人乗ってきて、配達のところを女性を回しているといったパターンなのです。そもそも、トラックドライバーとしての女性の数が2万人、これがずっと増えないのですよね。約2.5%ぐらいですよね。ですので、一つは、女性の活用に向けて、是非、運送事業者の方々には検討していただきたいと思います。私実は、今週、面白い委員会がスタートします。すでに新聞にも載っていますように、女性ドライバーが男性向け仕様のトラッ

クに乗るのは厳しいということで、女性向けの大型、中型、小型トラックの在り方についての検討をしようじゃないか。先生たちは人間工学部の工学機械の先生方が来るのですけれども、その中で私は、ドライバーの立場にたった発言として入るので、是非とも女性ドライバーについて、何かご意見を言ってください。今週、キックオフで、今年度何回もありますので、反映していきたいと思いますので、是非ともよろしく願いいたします。

#### 58【荒牧座長】

はい。他にありませんでしょうか。

私だけ、建設業の同じように労働環境改善とか、取り組んでいるのですけれども、そのことについては、明らかに行政の仕組みが悪いということで、怒っているのですけれど、半年間しか働かない人に1年分の給料を払うのはあり得ない。8月か9月ごろに入札が始まるわけですから、7月まで仕事して良いよって言えばいいのに、3月で終われって言うんですよ。それで、後で聞いたら、予算は年度主義ですからと馬鹿な事を言うから、そんなことやったら潰れるぞと。これは、民のところからは、そんなことは無いはずですよ。合理的に決まっていると思ったら、先ほど言われたように、8時間の待ち時間というものがまかり通るのは、ここも合理的ではないなということが起きている。それは、多分、今まで、なんでそんなことが許されてきたかという、まだ、過当競争の時代の名残が残っていると思うのですよ。建設業は、それで、成り立っていたんですよ。どうして、成り立っていたかという、農業と非常に親和性が高いので、4月から8月まで、農業やって、建設業やるというレベルで成り立っていたものができなくなったという根幹の話が、ほとんど施工者側と発注する側に理解ができていないということで、怒っているんですよ。単純なことなので、専任の職人さんたちが、1年間十分働かないと間に合わないようなことになっているのに、ただ、議会の予算問題であると言われても、今はこんなにコンピューターが発展しているのに、昔、帳簿を手で付けていたイメージなのですよ。だから、いつまでに終わらなさいと言ってもコンピューターでやっている時代なので、その辺りの処理は一瞬で終わるはずなのにといい風にもいつも思いながら議論をしています。この民で行われている、ここについては非常に合理的に行われるべきだし、それから、あとは、規制をかけられる皆さん方のほうもやっぱり十分に考えられた上でされると、非常に合理的なものができると思います。前にも言ったと思いますけれども、私の息子は、自動車をつくる会社にいますけれども、とにかくあと何年か経てば、トラックは自動運転になっていると、とにかく物流というものを潰すわけにはいかないというのは、皆さんご存知だと思うのですけれども、それを例えば、安全管理の為だけに75歳まで働けるトラックの運転手さんができる。必ずそうなる。ならないと潰れますという時代になって来ているのだと思うので、ここは苦しいので凌がないといけない。凌ぎながら、尚且つ物流だけを確保していく時代が、今あるのだらうと思います。みんな知恵を出して、先ほどのようにちょっとした知恵で成り立つのであれば、また知恵を出し合って、先ほどの約款の話もまとまるのであれば、そこら辺のところを合理的にやれば、



荷主の皆さんも待機時間もコストになるのだという風に思ってもらえれば、また、違う仕組みを考えるのだらうと思いますので、みなさんと一緒に運送業も建設業も滅ぶわけにはいかないのだけれども、なかなか仕組みが上手くできていないということになるんだらうと。私は、佐賀大学の教授をしていましたが、明らかに若者は激減していきます。もうすぐ、大学はいっぱい潰れていくのですけれども、それくらいの若者しかでてこなくなります。小野先生は女性の活用と言われましたが、建設業は昔から女性の活用をやっているのですけれども、一つも成果をあげていないということで、所謂、建設ガールを顕然としてやっていたのですけれども、大成建設がCMをやっているのですけれども、なかなか入ってきてくれません。私が一番覚えているのが、技能工の組合のキャプテンが、「荒牧先生、私は、女性のとび職を600万で賃金を払うし、育てたい」と言っていました。やってくださいと頼みましたが、そういうところを狙って、次の世代に繋げていくと言っていましたので、とにかく滅ぶわけにはいかない産業は、みんなで、よってたかって頑張って、とにかく続けられるようにしないと。ちょっと長くなりました。それでは、事務局のほうにお返ししますけれども、そちらのほうでなにかありましたら、締めていただければ、ありがたいです。