

第7回トラック輸送における取引環境・労働時間改善大分県地方協議会議事録

- 日時 平成29年12月19日(火) 13時30分～15時50分
- 場所 大分県トラック会館 5階 大会議室(大分市)
- 出席者 別添「出席者名簿」参照

I. 開会

(事務局：大分運輸支局)

- ・開会の言葉
- ・配布資料(1～5、参考資料)

II. 九州運輸局 挨拶

(九州運輸局 加賀局長)

九州運輸局長の加賀でございます。皆様本日お忙しい中、前田先生をはじめ本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。せつかくの場でございますので挨拶かたがた近況を少し報告させていただきたいと思っております。既にご案内のとおり働き方改革実行計画におきましてトラック運送事業にも時間外労働の上限規制が5年後には施行される予定となっております。ご案内のとおりこのトラック運送事業の労働力不足問題はまさに社会問題となっていると思っております。皆で知恵を出して実行に移していかないと、この先、我が国経済あるいは九州経済にきわめて重要な「物流」が機能しなくなるという強い危機感を持って私どもも臨まさせていただきます。おきまして。

この協議会につきましても、今回で7回目を迎えるということになりました。取引環境・長時間労働の課題の解決に向けまして、トラック運送業界の課題・現状につきまして事業者の方々、荷主の方々、そして消費者の方々に理解・協力を得ながら一丸となって取組を進めていくということが重要と考えておりまして、これまで皆々様からご意見を色々いただいてきたことにつきまして、中央協議会あるいは適正運賃料金検討会といった中央の場におきましても討議が行われ、本年、これまで標準運送約款の改正、荷待ち時間記録の義務づけ、荷主勧告制度の運用の見直しなどがなされてきております。

また、九州運輸局ではこの秋に管内各県で開催されます「生産性向上セミナー」ほか各種セミナーに運送事業者の方だけではなく、多くの荷主企業にご参加をいただきまして、業界の現状でありますとか進めていること・考えていること、こういうことを周知するというを目的にセミナー等を開催してきております。九州経済産業局あるいは九州農政局とも連携をいたしまして、今日資料に出させていただきます。熊本でのセミナーでは約3割以上の荷主企業の参加をいただきまして、今後予定されるセミナー等につきましても荷主の方々の参加・協力を広く呼びかけていきたいと思っております。

パイロット事業につきまして、ここ大分は東九州の海の玄関口としまして九州と関東・関西の大消費地を結ぶ物流の拠点であります。ここに主眼を置きまして、拘束時間・運転時間の削減に資するRORO船を活用したモーダルシフトによる効果の実証検証を強力に進めていただいているというところでございます。モーダルシフトへの転換はご案内のように、環境に配慮した取組であるの

みならず拘束時間・運転時間の削減に大きく寄与する取組であります。このように全国で実施されているパイロット事業につきまして、来年度までにこれを基に取引環境・労働時間の改善ガイドラインを策定し、普及につなげていくこととなっております。

若干長くなりますが、物流効率化法の改正におきましては、この改正を受けまして物流効率化政策推進本部というのを九州運輸局に設置しております、トラック事業者が物流の効率化を図れるように局一丸となって局横断的に取組を進めております。来年3月の川崎近海汽船のデイリー運航化というのもございますので、「大分県RORO船利用促進セミナー」というものが開催される予定になっておりまして、多数のトラック事業者・荷主の方々などにもご出席いただきまして、今後のモーダルシフトへの取組のご参考にしていただきたいというふうに思っております。さらに、九州全体を見渡しますと、ご案内のとおり農産物の生産が大変盛んでありまして、その運送が多くなっております。農産品はその種類・形状等から企画の統一化が難しく、パレット化などによる機械荷役ということが大切でございますが、これが進まず荷役時間が他の荷種より長時間化しているという現状であろうかと思えます。中央におきましても各省庁が連携をいたしまして農産品物流のパレット化の促進のため、パレット部会というのが設置されています。この協議会におきましても長時間労働の課題の解決に向けた取組へ九州として身近な課題として検討いただければというふうに考えています。国土交通省では関係省庁と連携をいたしまして政府全体としてトラック運送業の生産性の向上・労働条件改善に向けて取り組んでおりますが、この取組を成功に導くためには、この協議会を中心といたしまして、荷主の方々・事業者の方々が互いに積極的に議論・検討し取組を実践に移していくということが極めて重要であろうというふうに考えております。どうぞ活発なご議論を頂戴いたしたくお願い申し上げます、ご挨拶に代えさせていただきます。本日はよろしくお願いたします。

(前田座長 挨拶)

皆様こんにちは。年末のご多忙の中、第7回地方協議会にご出席いただきありがとうございます。ただいま加賀局長のお話にございましたけれども、この取引環境・労働時間の改善等につきましては前回の会議でご紹介がありましたように、内閣総理大臣をはじめとして政府全体での重要な問題であること、それから経団連会長の言葉もございました。我が国の将来の根幹に関わるという重要な問題であるとの認識が、我々第6回までの地方協議会にて確認をしてきたところでございます。同時にまだなお課題が山積しており、中々、具体的な一步を踏み出すのに課題があるということを確認してきました。そういうことでございますので、具体的な一步を形作っていくということで第7回、8回とこの協議会が進みますようにご協力をお願いします。

それでは議事に入らせていただきます。

Ⅲ. 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り組みについて

(前田座長)

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について」事務局より報告

をお願いいたします。

(事務局：九州運輸局)

・事務局より、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り組みについて説明が行われた。

(前田座長)

ありがとうございました。ただいまのご説明についてご意見ご質問あればお願いします。いかがでしょうか。30年度のパイロット事業を行うという方向性まで出ましたが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。現在の取組の状況について照会がございました、ご意見が無ければ次に進んでよろしいでしょうか。

(株)NBS ロジソル 十時会長)

資料1についてですが、荷待ち時間の記録義務づけ、荷主勧告制度の運用改善、標準運送約款の改正ということでやっていただいて、我々運送事業者としては非常にありがたい取組だと思います。特に標準運送約款につきまして、運賃の他に作業料それから荷待ち時間を分けて料金設定をなさないとということが運送約款で新しく改正されたと思いますけれども、現状ほとんどこの荷待ち時間や作業料の請求というのがなされていない状況なのです。これを浸透させていく必要があると思いますが、実際見積もりをお客様へ出している中で、荷待ち時間を1時間くらいいただきますよという見積もりを作った場合、非常に受け入れていただけない現状がある。社会的に浸透させていく必要があると思いますが、その辺の計画があればお聞きしたいと思います。

(事務局：九州運輸局)

旧約款の申請があった場合は、制度改正の背景を今一度説明し各事業者にて再度検討をしてもらっているところ。事業者向けにはこのような対応を行っているところ、荷主への周知については、今後も各セミナーに多くの荷主にご参加いただき現状の制度を知っていただくこと、具体的な周知内容について案は示しておりませんが、全国での荷主団体に対する周知の実態を見ますと、九州管内の取組は全国に比べて倍以上の取組を行っている。今後の周知対策については九州運輸局としても課題の一つとなっております。今後は他の展開方法については検討していきたいと思っております。

(株)NBS ロジソル 十時会長)

旧約款での届出があるとのことだが、旧約款でも受付をされるのか。

(事務局：九州運輸局)

約款につきましてはそもそも認可となっておりまして、標準運送約款を使用する場合は認可を受ける必要がなく、旧約款は標準運送約款ではなくなるため手続きが必要となっております。先ほど申請件数の話をしましたが、旧約款も申請内容を確認し認可をしております。そもそも約款は事業

者さんが独自に内容を決めて作成されるものですが、標準的なものということで国が示したものが標準運送約款ということです。

(九州運輸局 加賀局長)

先ほどのご質問の冒頭にありましたとおり、今回の標準運送約款の改正というのはトラック事業以外の輸送事業を見ますと、輸送以外の部分で言えば例えば鉄道ですと寝台料金や特急料金というものがあり料金ということで別途取りますよねと、こういうものを取っていなかったのはトラック事業だけでありました。それは、いつの間にか運賃という一つの契約の中に包含されて結果として荷役や荷待ちに伴う対価が支払われていなかったという実態があったので、別途料金として構成し、それを標準的なものとして国が出しましようというのが今回の制度改正の背景であります。標準運送約款は今ご説明申し上げたような制度でありますので、基本的には運送事業者の方がなるべく円滑に労力をかけずに約款を整備していただきたいという考え方なので、標準運送約款と同じものを使われる世界というのを今までも今後も想定をしています。それで旧約款というものがもし仮にあるとするならば、手続き上はそのようになるという話で、標準運送約款にたぶん皆さん準備を進めていただいて、新しい約款に直していただいているところだと思います。

もう一つのご質問にあった中々相手の方に受け入れられないという問題は二つあって、相手の方も色々なセクター、色々な会社がありますから、今精力的に進めているように私どもとトラック協会でこういう風に制度が変わりましたとご理解下さいと広く広めていくということで、各業界や企業の方々にその料金というものの趣旨を理解していただくということは引き続きやっていくテーマだと思います。もう一つは運賃もそうですし料金もそうですし、いくら料金ですとかそういったものは各事業者さんで設定いただくものですので、これはどのような方法がよろしいのかわかりませんが、自分のところの荷待ちしている時間の価値はこうであるとか、荷役の価値はこうであるとかそのような部分は少し工夫をして具体的な金額を設定していただく取組は必要だと思います。いずれにしてもそのような取組を通じて今まで運賃に包含され且つその金額も多くの方がおっしゃられるように十分な金額ではなかったということについては、しっかり今回の働き方改革の議論の中でも解決していかないといけないということだと思います。

(前田座長)

他にございますでしょうか。

いずれにしても標準運送約款の改正趣旨を徹底していくという方向で、環境改善に進んでいくということにしていきたいと思います。

((公社)大分県トラック協会 青木会長)

私たち業者から言わせてもらえば運賃と料金の境目、それは待ち時間を計れば待ち時間になるんですけども、要するに運賃がどの程度なのかと、私たちは標準運賃をまず決めていただいてそれプラス待ち時間いわゆる待機料とか料金をいただくということになるんですけども、今は分けてもお客さんが払うお金というのはそれを含まれたお金になっているわけですね、それを分けるということは基準の標準運賃というものははっきり国の方で決めていただければそれプラス料金をいただくと

いう基準ができるんですけども、例えば10万円もらったとして8万円を運賃にしてください2万円を料金にしてくださいでは私たちに何のメリットもないのです。そのような感じになりますので、ぜひ標準運賃というものをしっかり原価計算して出していただければそれプラス料金をいただけるという風になるのではないかと思いますので、そのところも検討していただければと思います。

(前田座長)

よろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは議題1についてはよろしいでしょうか。いくつかご意見もでましたので、よろしいでしょうか。

続きましては、議題2と3を併せてご説明いただくことになると思ひます。議題2パイロット事業の進捗状況について、それから議題3 荷主企業物流担当者と運送事業者の意見交換会いわゆる分科会について事務局お願ひいたします。

2. パイロット事業の進捗状況について

- ・事務局（大分運輸支局）より、資料2に基づき説明が行われた。

3. 荷主企業物流担当者と運送事業者の意見交換会（分科会）について

- ・事務局（(公社)大分県トラック協会）より、資料3に基づき説明が行われた。

(前田座長)

ありがとうございました。議題2、3につきまして続けてご説明をいただきました。それぞれについてご意見・ご質問がありましたらお願ひしたいと重ひます。

資料3にありましたとおり、分科会は運送事業者だけの話となったとのことのようなのですが、せっかくの機会ですので出された意見について荷主さんの方から感想等ございましたらよろしくお願ひしたいと思ひますが、いかがでしょうか。指名のような形になって申し訳ありませんが、大分キャノンの山本様いかがでしょうか。

(大分キャノン(株) 山本物流統括部長)

いつもお世話になっております。座ってお話しさせていただきます。

今、出された意見ということで見させていただきました、我々荷主の方の役割というのも改めて大きく関わっているなというのを認識した次第ですけれども、我々も人手不足、荷物を運べないということについては危機感を持っていて、実は年末年始、我々の荷物も非常に厳しい状況の中で、取引先のご協力を得て何とか運んでいただいているという実態があります。そういう意味では、労働環境をきちっと整えて輸送業界を今後もきちんと体制をとっていただくということが、我々荷主にとっても非常に重要なことだということをお認ひしております。

ここの中の意見で荷主になかなか言いづらいというような趣旨の内容もありますけれども、弊社の場合は輸送に関しては、我々キャノングループという形で大分キャノン他、国内にいくつか関係会社がありますけれども、輸送管理委員会というのを全体的に作ってしまひて、この中で輸送費用につ

いては、大分だけでやるのではなくて、全国各事業所・関係会社の中で、輸送の費用というのをきちんと横並びで見ながら設定していこうというふうな動きを続けております。そういう意味では、個別にものが言いづらいというようなことがないように、年に1回のコンベンションなどを開きまして、ご意見をいただくような形でやっておりますので、今後も業者さん・取引先様の声をきちんと聞きながら、双方向でWIN—WINの形をとれるように、努力をしていかなければいけないという認識で、改めてこの議事内容を聞かせていただきました。

(前田座長)

ありがとうございます。続きまして、もう御一方、新日鐵住金の近藤様いかがでしょうか。

(新日鐵住金(株) 河野輸送管理室長)

今日近藤が出られませんので、私代理で河野でございます。よろしく申し上げます。

今までの取り組みについて説明を聞きながら資料をみさせていただいたのですが、資料1の荷待ち時間のことで記録を義務付けされているサンプルで、2時間を超えるのが3割もまだあるという実態を改めて認識しないといけないなと思っております。

弊所も物量に関しましては、海送がメインなのですが、陸送もあります。毎日スクラップのトラックとか構内の横持ちのダンプ、コイルの出荷トラックというのもあります。トラックについては近い距離の九州圏内と遠い所では関東等、色んなところでお世話になっております。

荷待ちのことはある程度意識をして、苅田の日産工場へコイルを届ける時も、丙番で積み込み朝方早く出ていくのが多いですが、今まで丙番の休憩時間帯は作業をしなかったのですが、待ち時間を無くすために、休憩時間帯も交代で積込して改善はしてきました。しかしながらスクラップも含めるとまだまだ荷待ちがあるというのが実態ですので、荷主の我々も含めて具体的に何が課題なのかということをもうちょっと議論を深めていけば、まだまだ改善の余地があるのではないかと思っております。そういう意味でこういった取り組みは非常によいことだと思います。我々もパイロット事業を、関東の方にもコイルの搬出をやらさせていただいておりますので、引き続き協力して、運送事業者さんと本当にいい意味でパートナーとなるように、我々も努力していきたいと思っております。

(前田座長)

ありがとうございます。

荷主さんの企業の方々から意見がございましたが、何か関係していかがでしょうか。ご意見、ご質問あれば。

議題2の方は、次の協議会で実証実験を踏まえてということでございますので、議題3につきましては、2社意見をいただきましたので、分科会の意見交換が活発になることをお願いして、議題を終えてよろしいでしょうか。

時間もおしておりますので申し訳ございませんが、議題4になるのですが、「取り組み事例の紹介」ということです。

(事務局：大分運輸支局)

事務局です。今から事例紹介ということで発表いただくのですが、発表いただいてその後に委員の皆様へ意見交換なり、議論を進めていただきたいと思います。ですので、この後の進め方について、事務局の方から説明させていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

(前田座長)

この後の進め方についてあらかじめ説明したいということですが、よろしいでしょうか。それではお願いいたします。

(事務局：九州運輸局)

それでは私の方から、若干説明のお時間をいただきたいと思います。

今回意見交換の時間をとりました。これまで協議会におきましては、一方通行と言いますか、こちらが報告してそれに対する意見とか質問という形で終わってまいりました。そういったところを踏まえまして、今回テーマを一つ作りまして、時間を取りたいというところがございます。

大分につきましては本年度モーダルシフトによる運転時間それから拘束時間の削減にかかるパイロット事業に取り組んでいただいているところがございますが、先ほど新日鐵住金様からもお話しがあったところですが、荷待ち時間それから荷役時間、こちらも拘束時間削減の重要な取り組みという内容になっております。

荷役時間の削減につきましては、パレット化による機械荷役によりまして、2～3時間かかる荷役が、20～40分まで削減できるといったデータもでております。しかし、パレット化につきましては、規格の統一化それから回収、それから積載率の低下といった課題から、導入がなかなか進んでいないといったのが現実でございます。

こうした課題の解決に向けまして、皆様方よりご意見、それから取り組みとかいうことがありましたら、そういった内容をお聞き今後の導入の拡大に向けて参考にしたいというふうに考えております。

また、各委員様の現状・課題・お考えについてお聞かせいただく内容とともに、パレット化以外につきましても、皆様の中には「うちはパレット化してないよ。」というところがあるかと思っておりますので、それ以外にも何かしら労働時間の削減に取り組んでいる事例等、また検討したいが課題でこういうことがあります、といった内容を聞かせていただければというふうに考えているところです。

こちらにつきましては、座長様の方に進行をお願いしたいというふうに思っております。よろしく申し上げます。

(前田座長)

そういうことで、これから取り組み事例についてご報告をいただきますが、こういう意見を交換したいというご希望と言いますか、そういうことができましたので、そういう観点で取り組み事例等々につきまして、お聞かせいただいた後、意見交換をしたいと思っておりますのでよろしく申し上げます。ということでよろしいですね。

それでは、議題4の「九州⇄本州間・長距離最適輸送モードの確立」というテーマで、センコー株式会社、お願いしたいと思います。殿村さんよろしく申し上げます。

4. 取組事例の紹介

・センコー株式会社 東九州主管支店 殿村課長より「九州⇄本州間・長距離最適輸送モードの確立」について説明が行われた。

(前田座長)

ありがとうございました。「九州⇄本州間・長距離最適輸送モードの確立」につきまして、センコー株式会社から、かなり詳細なご丁寧な説明をいただきました。ありがとうございました。

只今の発表につきまして、ご質問、ご意見がありましたら、どこからでも結構でございますので、よろしくお願いたします。いかがでしょうか。

((株)鶴見運送 三浦社長)

今センコーさんから取組みの説明がありましたが、九州から東京に向けて、東京から九州にむけて、需要のバランスはどういうふうになっているのか、お聞かせ願えれば。

(センコー(株) 殿村課長)

弊社の上り下りのバランスというのは、センコーだけの物量でいきますと3対7。圧倒的に本州から入ってくる荷物が多い中で、どうしても大分にシャーシが滞留するというのが、実状でございます。この3対7を5対5にしないと、効率のいい物流というのはできないのですけれども、ご紹介の中には書きませんでしたけども、もし九州側に荷物がなくて本州に行けば荷物がいっぱいある、本来であれば、空でも本州にもどしたいというのが、本音のところでございます。これをドライバーを一人使って空車で関東に行くというのは、現実的ではありません。

しかしながら、船、無人航走でいくと、中身が空でも運転手を使わずに空でシャーシを送ることは可能ですよね。当然お金はかかるのですけれども、空車割引とかですね、船会社さんに提携をさせていただく中で、安くシャーシを返すことで、荷物がある本州にシャーシを持っていくことも可能ですよね。そういった手法を用いています。なるべく5対5になるように工夫はしています。

(前田座長)

ありがとうございます。ほかにいかがでしょう。

今のご説明、発表だと生鮮食品だとか生鮮物の関係などもそういう関心があるかと思いますが、大分県漁業協同組合の日隈さんいかがですか。

(大分県漁業協同組合 日隈専務理事)

大変興味深く聞かせていただきました。県漁協としましても、養殖ブリが鹿児島に次いで第2位の生産量を誇ってまして。この養殖ブリを関東以北に売り込んでいくというのが一つのテーマとなっておりまして、鮭文化圏にブリを持って行こうという戦略があるんですけども、今までそれができなかったというのがあります。今日のお話を聞いて非常にこの辺が効率的に運行出来るようになれば、コスト削減と鮮度が落ちるのが早いので時間の短縮ができれば非常に期待が持てるなという

ふうに思います。

一つご質問があるのですが、例えば築地に持っていくときに、水産物と野菜、これを混載できるような形はできるのかと。それと、北欧丸について現在のトラックの積載率ですが100%とか70%とか、その辺の今の状況はどうなのでしょう。

(センコー(株) 殿村課長)

生鮮品と魚との混載というのは、今の段階ではそういった車というのはなかなか難しいのかなと思いますけど、例えばフルトレーラーとか箱を分ける形の車であれば、当然可能かなと思います。ニーズがあれば、そういったものも試験的に作っていくことも、弊社としても色んなことを考えながらやっていますので、不可能ではないかなと思います。

それと北王丸の積載率についてですけども、川崎近海さんの人間ではないので、私が言っているのかどうかというのもありますが、お聞きするところだと160台乗りのRORO線に対して、この年末の12月で約80台から100台くらい、乗船されているというふうにお聞きしております。上り下りのバランスでいくと、圧倒的にやはり下りの船の方が積載が多くて、上りはなかなか積載が低いというふうにお聞きしております。

(前田座長)

他にご質問、ご意見ございませんでしょうか。

先ほど事務局が求めておりました、意見交換の仕方にも若干問題が関わりますので、どうでしょう、ご質問、ご意見がなければ。

((公社)大分県トラック協会 青木会長)

長時間労働ということから考えると、確かにRORO船はよいのですが、若干不安があるのが積込みをした人間がフェリー基地まで運ぶ、そして今度は違う人が船内に入れる、向こうに着いたときは船内から卸す人がまた違う、それからお客さんのところに配達するドライバーが違う。4人のドライバーが違うんですね。積荷によっては、敏感ないわゆる精密機械にしても非常に走り方に気を付けていかなければいけない。そういう中からすれば、はたして毎日その4人が同じ仕事をすればよいのですが、常に変わっている。そういうことで、例えば着いたときに荷物に異常があったと、ではどこの時点で誰が責任を持ってこれの結果がわかるか。というところが、荷主に対して安全に届けなければいけないという観点からしたら、そこに若干の不安が私共あるんですね。着いた人は当然ですね、着いてシートをはぐったら、「いや、こうなっていたよ。」と。では積んだ人は、「いや、そんなことはない。きちっと積みましたよ。」と。その間に人が変わるものですから、若干そのところが荷物によっては不安がある。そこのところのトラブルはセンコーさんがどういうふうな形をとってらっしゃるのか。

(センコー(株) 殿村課長)

今おっしゃっていただいたことは本当にごもっともだと思いますか、我々も悩みとして持っているところでもあります。

弊社内でも、九州の支店の仕事を関西の支店の仕事が最後やっていただいたり、東京の支店がやっていただいたりしてもらっているのですが、やはり自分が積んだ荷物じゃない荷物に対する責任というのが、非常に難しいところがありまして、そういった中で、その引継ぎがどうしても難しいということで、スマートフォンを使って画像を撮ってそれを配達側の運転手に持たす、という取り組みでありますとか、なるべく卸す順番がわかりやすいようにするために、積むときに2件、3件とか積む場合は、しっかり札を貼って卸しやすいようにしてあげるとか、できる限りのことをしてなるべく意思疎通ができるようにしているということで、特に写真、スマートフォンを使ってそういうことをするというのは、昔ではなかなか出来なかったことが、こういった便利な物を使ってできるのかな、ということではありますけれども、今おっしゃっていただいた、本当にお客様の立場に立ってこの荷物を大切に運ぶためにということでは、非常に難しい部分ではありますけれども、全社の中でどう教育して、どう意識統一していくかということでは、なるべく協力会社さんにも一緒にやっていただくところなのですが、できるだけ社内の支店とか社内の組織を使いながら、その中に協力会社さんも入っていただいて、この温度を変えないように一連の仕事をやるということ、今つながりをもってやろうとしておりますけど、今おっしゃっていただいたように、なかなか難しいことではあるというふうに思っています。

(前田座長)

他に、いかがでしょうか。

(九州運輸局 加賀局長)

質問というより意見なのですが、このRORO船については大分県も大変期待をしている、ということで、来年の3月に清水までのデイリー化というのがかなり新聞なんかに出ている話で、センコーさんに限らず色々なトラック会社さんが注目されていると思うのですが、また荷が少ないとデイリー化が支えられなくなる、という問題も別途あるので、先ほど漁協の方からもお話がありましたように、荷主の方もこういう条件でこれを使ったら支えられるんじゃないか、という観点からも、いろいろ見てご検討いただいて、物流業の方もいろいろ自分のトラックとの連携なんかもご検討いただくと、ここにいらっしゃる方々がWIN-WINになるのではないかとというふうに思いまして、今日のプレゼンはそういう意味でも大変勉強になりまして、来年3月以降の楽しみが非常に増えたような気がいたします。また状況を見て、この続きも教えていただきたいという気がいたします。すみません。希望でございます。

(前田座長)

ありがとうございます。

では、よろしいでしょうか。このあたりで先ほど事務局からお願いのありました意見交換に移りたいと思います。先ほど意見交換の趣旨についてはご説明がございました。パレット化をどういうふうに進めているのか、あるいはその他、こういった課題、こういう改善をしたとかですね、それぞれの会社や職場で工夫されていることと、逆にそこで課題ができたこと等について忌憚のない声をお聞かせ願えればと思います。いかがでしょうか。

(センコー(株) 富永支店長)

センコーの富永と申します。実例ということで、ちょっとお話しさせていただきたいと思うのですが、私どもの大分のメーカー様のレジ袋関係を関西関係に配送させていただいています。これは10トントラックに2,000ケース位バラで積んでいたんですね。それをこの省力化とかドライバーに対する過重労働とかそのあたりを含めて、パレット化にしようということで検討して、現実パレット化にしまして、関西方面の商品をパレット化にしてやらせていただいております。

その中で一番のキーポイントはですね、パレット化と言っても結局商品とパレットが行くわけです。大分からパレットが行くとそのパレットをまた戻してこないと回転をしない。パレットもそれなりの金額がしますので、幹線から送ってくるとしても、やはりそれなりの費用がかかるということで、全体のコストをどうやって抑えていくかという中で、発のお客様と着のお客様、このあたりの認識が一致しないとなかなかパレット化というのはできない世界だというふうに思います。

ただ、一番パレット化が進んでいるのはビール業界だと思いますけど、これは逆にそのビール業界ならではの商習慣がうまく構築できてですね、今のパレット輸送化ができていているというのがありますので、そういう共通認識をもっていく意識の中で、長い時間をかけないとなかなかできないのかなという気が、今回のパレット化をした中で、これでも半年以上調整する中で実現できたというのもありますので、我々としてはドライバーの作業頻度を低くするというのでパレット化というのはやりたいのですが、そういう苦労もあるということで、そういう現実、実際やっているところを話させてもらいました。

((株)鶴見運送 三浦社長)

パレット輸送化を私共はずっと仕掛けてきました一人であります。

冷凍食品の物流を私共やっております、これは手積み手卸しがほとんどで、約8割強手積み手卸しをやっています。メーカー物流はパレット輸送化がある程度出来上がってきております。途中からそれぞれのエリアで、問屋さん向けまたは冷蔵庫向けはほとんどバラ積みのバラ卸し。大型トラック1台に積み込むのに約3時間。ご承知のとおり冷蔵庫の前にはトラックだらけです。なんでこれだけトラックが溜まっているのかというと、一台に商品を持ってきて「それを何ケース積んでください。」と言うと全部バラで積むものですから、そして次の商品がくるまでまた時間がかかる、というような悪循環であります。

今、冷凍食品業界も非常にパレット輸送化を進めているということで、私どもは15年位前から、うちは先にパレットを預けてありまして、そこに商品を先に積みまして、全部ラップをかけまして、自分のところの商品が出来上がったら、「すみません、出来上がりました。」ということをして冷蔵部に伝えて、ドックシェルターをつけて、大体20分弱くらいで大型1台積んでしまう、というような工程を作りました。うちの方に帰ってきて冷蔵庫の中でバラすのも、全部パレットで卸すものから荷卸しも大体20分くらいで1台終わるといようなことで、いかに手をかけずに仕事をしていくか、ということをして随分前から取り組んだのですが、先ほど言いましたパレットの交換をしますのであまり問題はないのですが、これが大量にパレット枚数を持っていくものに関して、今、国土交通省が車両の大型化というのを進めていくためには、やはりパレット輸送化を進めないと車両を

なんぼ大型化しても、積み卸しをする作業員といいますかドライバーが、青果にしても市場に行きましたらトレーラーに乗って行く、トレーラー全部を手卸ししないといけない。それも、市場が持ってきたパレットに移し替えて、また次のパレットが来るまでに時間がかかるということ、トレーラーになると全部卸すのに5時間位かかるかもしれない、という悪循環がでています。

今、農水省も、この後資料に載っていましたが、パレット輸送化を進めてほしいというお願いを、九州の食料品部会の中でも私は発表させていただいた一人ではありますが、やはりパレット輸送化ができなければ、なんぼ車両を大型化して進めようと思ってもできない。うちの方も大型のトラックを福岡に毎日3台か4台走らせておりますけども、今、車を発注して、来年の6月か7月にできるのですが、大型トラックは18パレットしか載りません。大体1.1m真四角のパレットを使用しております。今度、規制緩和によって24パレット載るトレーラーが運行できるということで、全長14m近くの長さになるのですが、このトレーラーを導入する計画をして、1.5台分、一人のドライバーで、積み卸しも大型トラックで20分であれば、トレーラーでも30分くらいで積み降ろしができるような環境づくりをしていこうと取り組んでおります。

当然、これがセンコーさんも言われていた、青果物やいろんな物に対して、24パレット積めるような車がどんどん今後出来てくることだと思います。これに関して、少しでも積めるスペースができれば、僕はパレットの回収費用、これを余分に積んでいくのに料金もそんなに変わらなくて一人のドライバーで出来るようになれば、パレットの回収費用以上の運賃のローコストオペレーションが可能になっていくのではなかろうかというふうに思っております。いかんせん生産者を守っていくためには、それなりの物流の仕組みを作っていかなければ、生産者もいなくなっていくような時代になってきます。今、一次産業に関しては一人の所得を年間500万位になるように、というようなことをよく言われておりますけども、その実現に向けてはやはりパレット輸送化を進めていかない限りにおいては、物流コストも下がっていかないかなと思います。

そこも含めて、ある程度の財源がなければ我々も投資というのも出来ないというのが、我々の輸送業界の悩みだろうと思っております。これも先ほどから話が出た我々の業界で運賃がなかなかという話がありました。これは時間単位でいくと請負なのか、派遣なのかというところだろうと思っております。労働時間が長くてもこれを請け負ってしまうというのが請負業です。その決まった料金の範囲の中でやって、残業代があろうともなかなか請求出来ない状態。最近見積りを私が出す中で、9時間拘束8時間労働の中で運賃はこれですよ、1時間に対して労働時間が延びるのに、時間当たり3,000円位いただけませんか、というような見積りの出し方をしなければならぬ時代になってきたのかなと。最賃はどんどん上がっていきながら、1時間当たりの残業代はどんどんどんどん割増がされていく時代になってきたというふうに思います。

やはりこの労働時間をいかに短縮していくかということが、今回のことではありますけれども、その辺のところでは我々とお客様の間に溝があって、上手くできないと思っているのが一つ、もう一つ私が思ったのは、休憩なのか休息なのか待機なのか、ここの決め方が非常に我々も管理者にも難しいところがあります。その中で私共も、積込の時間を何時に行ったらすぐに積み込めるようにしていただけますか、というお願いをしています。そうすればその間を休憩時間として扱えると、もしくは3時間以上あって4時間位あるのだったら休息として、あなた達がパチンコに行こうが、近くに海があるのであれば魚釣りをしようが大いに結構ですよ、というふうにうちのドライバーに話

ができて、休息というか自由な時間にあてがえられるのだという中で、休憩・待機・休息この辺の分け方を、これはなかなか我々だけでは判断できないのを、何か判断できるような指導をしていただければありがたいというふうに思います。以上でございます。

(前田座長)

ではこれに関係して事務局何かありませんか。パレット化というのが我々協議会をやっていく中で非常に重要な方向であることは見えているのですが、そこにいろいろなハードルがあるということですかね。

(事務局：九州運輸局)

今、2社の方から大変貴重な事例をいただきました。確かに、簡単に取り組みそうなのですが、やはり時間がかかるというのが実際の話だと思います。鶴見運送さんからもありましたとおり、やはり15年かかっているということになりますと、なかなかすぐに取り組めるような内容ではないと、いうふうに私共も実感したところであります。

ただ、これらにつきましては、今後、整備それから対策等を考えますと、長崎の農協さんというか県の方が取り組んだのが、片道ワンウェイ式のパレット化、ワンウェイパレットということで、発泡スチロールの素材で作られた物とか、そういうのも新しく開発されているようでございます。確かにコストとかそういった面での課題も残っているとこういうこともありますので、そういった形では技術的な進歩もありまして、何らかの取組みの参考になっていくのかなど、いうふうに考えております。

また、レンタルパレットですかね、そういったのもあるようでございまして、回収の方法とか、すみません私もあまり詳しく勉強してないのですが、そういったのも活用できる部分があるのではないかと、いうふうに考えているところです。本当に貴重なご意見をいただいたところで、ありがとうございます。

(前田座長)

時間が押しているのですが、先ほども言いましたように、次回に実証実験の結果もでてきます。この議論は今日センコーさんが取組み事例という具体的な例をだしていただきましたので、議論がすごくしやすいなと思いつつも、実証実験を踏まえましてこの議論は発展させていきたいと思えます。そのうえで、まだ消化不足なところはありますが、さらに深めていきたいと思えます。

運送部門の方はそういった形でパレット化を意識しつつも、実際に生産する方が中々それに合わせた生産ができるかというような問題もでてきますので、次回の実証実験の結果を踏まえて、この議論を発展させていければというふうに思いますが、消化不良で申し訳ないのですが、よろしいですか、この議論は。

ということで、消化不良ですが、といいながら終了させるという辣腕というか申し訳ありませんけれども、宿題があるということを確認して次回の会にもっていききたいというふうに思います。予定している議論は、次回までの宿題という形で、引き続き継続しながらも本日は予定していた議論は終了させていただくということで、その他というふうに移るわけですが、事務局の方から何かござ

いますか。

5. その他（農林水産省の取組）

- ・事務局（九州運輸局）より、資料5に基づき説明が行われた。

（前田座長）

ありがとうございます。農協の方で何かそういう話はあるのですか。

（大分県農業協同組合 坂本代表理事専務）

J A大分の坂本です。具体的な協議は行ってはおりません。おりませんけども、今お話しがあった広域的な物流改革については、色んな角度から取り組んでおります。

（前田座長）

ありがとうございます。たぶんこれも先ほど申し上げましたように、次回ということで関わってくるようになるかもわかりませんが、何か関係したご質問やご意見はございますでしょうか。本日の議題、議事は終了させたいと思いますが。

（事務局：大分運輸支局）

すみません。時間が過ぎており大変申し訳ございません。一番最後に配らせていただきました、平成29年度企業物流セミナーの開催のご案内です。毎年トラック協会さんの方が、企業物流セミナーをやっておりますが、重要な施策ということで、行政・トラック協会をあげて生産性向上セミナーを実施することにしております。今までの企業物流セミナーの機能に加えて、生産性向上セミナーも実施する。もともと運送事業者さんが対象ではございますけれども、資料1で事務局から説明させていただきましたとおり、荷主様の方のご理解とかご協力なしではなかなか進んでいきませんので、是非ともセミナーに荷主の皆様もご参加いただきたいと思います。今日は経済団体の方、それから荷主団体の方、それから荷主様もお見えになっておりますので、会員様の方へお声掛けをいただいて、なるべく多くの皆様に参加をいただきたいというふうに思いますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

それから最後にもう1点でございます。今日は傍聴で大分県の港湾課さんもお見えになられてるのですが、一言だけご紹介させていただきますということなので、皆さんよろしければ1分程度ということですので、皆様よろしいでしょうか。

（大分県土木建築部港湾課 成迫副主幹）

すみません、大分県庁港湾課でポートセールスを担当しております、成迫と申します。貴重なお時間をいただきすみません。今日の話からして是非紹介させていただきたいのが、大分県の方で今年予算措置をしておりますのが、RORO船を使って大分港から荷物を運ぶことに対して、補助事業を実施するようにしております。1航海あたり7万円船代をだすと、それで12航海分ということで、1事業者さん最大で84万円補助が出せるという事業でございます。荷主の方が補助対象

となりますので、運送事業者の方、関係する荷主の方に声をかけて輸送実験をしていただくという利用の仕方にはなりますが、本年度840万事業費を用意しておりますので、これを使っただくと、この事業を使っただいて輸送実験をしていただいた後に、今度は国交省さんの物流効率化計画の方にぜひ結び付けていただきたい、そこまでいっていただければということで、入口として用意をさせていただいておりますので、今日色々な話題ができましたのでご紹介させていただきました。簡単ではございますが、以上です。ありがとうございました。

(前田座長)

ありがとうございました。多いか少ないか分かりませんが、是非積極的にご協力のほどお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

時間が予定より過ぎてしまいましたが、以上で議事を終了し、会を終了したいと思います。よろしいでしょうか。それでは事務局、後はお願いします。

(事務局：大分運輸支局)

前田先生、ありがとうございました。最後に協議会の閉会にあたりまして、大分労働局の足立労働基準部長よりご挨拶申し上げます。

IV. 大分労働局挨拶

(大分労働局 足立労働基準部長)

只今ご紹介いただきました、大分労働局労働基準部長の足立でございます。本日は労働局長の小笠原が所用によりまして出席できませんでしたので、私が代わりにご挨拶をさせていただきます。

日頃から労働基準行政の運営につきまして、格別のご理解とご協力を賜っておりますことに、まづもって感謝申し上げます。また、委員の皆様方におかれましては、お忙しい中お集まりいただきまして大所高所からご意見をいただき、誠にありがとうございます。

本日の会議では、最近の動きのご報告、それからパイロット事業について、さらには事例発表等につきましてご説明等させていただきましたけれども、来年はいよいよ働き方改革一括法案といたしまして、労働時間規制などの審議が開始される予定でございます。今後、トラック輸送業の取引環境・労働環境の改善、整備が進みますよう、この協議会におきまして、タイムスケジュールに沿って確実に議論を重ねて結論をだす必要がございますので、引き続きご協力方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。

V. 閉会

(事務局：大分運輸支局)

ありがとうございました。

委員の皆様方におかれましては、長時間に渡りご議論いただきましてありがとうございました。本日はいただきましたご意見に関しましては、今後の協議会に活かしてまいりたいと思っております。後日、協議会の議事録につきましては事務局の方で作成の上、委員の皆様方にご確認いただきまし

て、九州運輸局のホームページの方で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。
また次回の開催につきましては、パイロット事業の進捗状況等見極めつつ、日程調整等させていただきますので、その際はよろしくお願いいたします。本日は長時間に渡りましてありがとうございました。