

第3回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

福島県協議会

日 時：平成28年3月15日（火曜日）

13：30～

場 所：福島県トラック協会2階会議室

◎開 会

【事務局 関根】

それでは、皆様おそろいですので、只今から第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会を開催させていただきます。

各委員の皆様におかれましては、大変お忙しい中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。

私は本日の進行を務めさせていただきます、東北運輸局福島運輸支局輸送・監査部門の関根でございます。よろしくお願いいたします。

委員の出欠ですが、本日は福島県商工会議所連合会の石井委員、アサヒビール株式会社福島工場の平野委員が所用のため欠席となっております。

なお、本日の協議会は、議題2までを公開、議題3以降は非公開とさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、福島県協議会の開催にあたりまして、東北運輸局永松局長よりご挨拶を申し上げます。永松局長、よろしくお願いいたします。

【永松東北運輸局長】

それでは、第3回の協議会の開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様方には、年度末の大変お忙しい中、ご出席を賜りまことにありがとうございます。

本協議会に先立ちまして、2月に中央のほうで第3回目の協議会が開催されました。トラック輸送の状況の実態調査の結果でありますとか、昨年末に立ち上げられました下請等中小企業の取引条件改善に関する関係省庁等連絡会議などについて、報告がなされた上で、パイロット事業、それから運賃料金につきましても意見交換が行われたということでございます。

本日の3回目の協議会におきましては、こういった中央の動きも申し上げますとともに、本県の実態調査の分析結果をご報告をいたしまして、それを踏まえていよいよ来年度から開始されますパイロット事業に関しまして、対象となる課題、あるいは発着荷主を含めました対象集団に関しまして、ご議論をいただき、方向性を見出していただければというふうに考えておりますので、よろしくお願いいたしますを申し上げます。

本日も各員の協力をよろしくお願い申し上げます、冒頭の私のご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【事務局 関根】

それでは、お手元にお配りしております資料の確認をいたします。

まず、次第、委員名簿、配席図の一枚ものでございます。

続きまして、資料の1としまして第3回中央協議会資料と、資料2が労働時間のルールの概要、一枚ものです。続きまして、資料3、実態調査の結果ということでございます。続きまして、資料4がパイロット事業について、資料5がパイロット事業を実施する団体の候補についてということで、一枚ものでございます。

以上、不足等はございませんでしょうか。

◎議 題

【事務局 関根】

それでは早速、今野座長、以降の進行をよろしく願いいたします。

【今野座長】

それでは、議題の1の方からご覧いただきますが、『第3回中央協議会の開催概要』につきまして、事務局から説明をしていただきます。よろしく願いします。

〔事務局 福島運輸支局から資料1にて説明〕

【今野座長】

どうもありがとうございました。

それでは、議題2ですけれども、『トラック輸送状況の実態調査結果』について、事務局から説明していただきますが、実態調査の説明の前に、トラックドライバーの労働時間のルールにつきまして、事務局から説明していただきたいと思います。よろしく願いいたします。

〔事務局 福島労働局から資料2にて説明〕

【今野座長】

どうもありがとうございました。

それでは、続きましてトラック輸送状況の実態調査結果につきまして、事務局から説明して

いただきたいと思います。

〔事務局 福島県トラック協会から資料3にて説明〕

【今野座長】

只今、事務局から説明ございましたけれども、皆さんの方から少しご質問、あるいはご意見等ありましたら、ぜひ出していただきたいと思います。非常に詳細な、ちょっと分かりにくいところもあるかもしれませんが、ぜひそういうところがありましたら、ご遠慮なくお話し出していただきたいと思います。いかがでしょうか。簡単なものでも結構です。

余りこちらからご指名させていただくのも申しわけないのですが、何かこれ聞いて、既に了解済みかもしれませんが。

【渡辺委員】

要約、まとめはこういったところなのかなと実態としまして、ただ、中には若干もっときつい状況のところもあるのかなと思ったり。

【今野座長】

どうもありがとうございました。その他ございませんでしょうか。平栗様、何かこれ見て感想でも構いません。

【平栗委員】

私たちセンターでも、ドライバー、構内作業員が入れ替になっています。エリア毎にドライバー不足も違ってきます。平均で2割は新規採用になっています。エリアによっては、3割も一年間で変わっています。ドライバー不足が感じられます。

労働時間も12時間以内を進めています、実態に近い内容もあると言う事を認識しました。

【今野座長】

どうもありがとうございました。その他ございませんでしょうか。

私は実態もよくわからないのですが、手待ち時間というのは労働法のところでは常に問題なんです、トラック、タクシー運転手の手待ち時間というのは非常にわかりやすく、

お客さん待っていて、とにかくいけない限りはだめなんですけれども、思った以上に早く着いたりして、結局は待っているというのは手待ち時間になるのか、それとも拘束時間ではあるんでしょうね。その辺は、非常にお互いが了解できる手待ちとか、あるいは荷役のあれとか、かなり状況がそれぞれ違うのかどうなのか、あるいは業種によって違うかもしれませんが、業種というか、荷物の関係の。何かその辺もございませんでしょうか。どうぞ。

【引地委員】

数値のほうは、正直なところなのかなとも思いますけれども、例えば8ページの「荷主、付帯作業の発生状況」を見ますと、私のイメージだと、着いてから荷下ろしの方が手待ち時間長いんじゃないかなと思っていたんですけれども、出発する方の荷主で待ち時間が長いというのがちょっと何か意外な感じがしました。その辺はトラック業界としてはどのような感じでございますでしょうか。業界の方にちょっとお尋ねしたいと思います。

【今野座長】

もしありましたら、差し支えない範囲で、一般的なことで結構ですから、特定でなくても。荷物を取りに行くというのは、私は素人ですけれども、9時なら9時といたらすぐに9時に行って10時まで待たされるということは、やっぱりあり得るんですかね。どなたか。業種によって違っていましたかね。輸送品類別のところを見ると、手待ちが一番長いのは化学工業……。積むものの性格なのか、それともその会社の体制なのか、あるいは地域的な話なのか。

【平栗委員】

小売りのセンターに納品する場合、「バラ」での納品をしてくる商品、例えば、菓子や加工食品等があります。

そういう場合は、発荷段階で効率の為、天井まで積載してくることもあり、荷卸し、また発荷での荷積みの両方で時間がかかりますので、メーカーからの直納品、パレット納品等、全体で時間短縮ができるような取組も一部すすめています。

【今野座長】

どうですかね、何かそれに関連して、いかがでしょうか。鎌田さんところは何かどうですか。昭和運輸さん。

【鎌田委員】

なかなか指名されないと、言う自信というか、私の方のところ、今、紙、パルプ製品というような業種に入ってしまうんですが、荷待ち時間というのは、荷待ち、荷受けの時間、途中でトラックが走っている間の途中で休憩するところがない、また荷主さんのところで待機する時間、場所がないということで、途中コンビニとか、サービスエリアとか、そういうところで待機している、これも拘束時間に入ってしまうわけですね。お客さんのところに行っても、自分で今ヨークさんみたいなものと違って、1人でできない。相手の荷役さん車両がないとできないというのが、始まるまでの時間、工場に入って、センターに入ってもそうなんですが、その待機している時間、これが非常に長いという、でも日中走っていると、時間どおりにいくと、途中混雑、渋滞に巻き込まれるということで、先に暗いうちに交通量が少ないうちに入っていく、お客のところに入っていく、これが非常に大きい時間帯だからというふうに感じるんですね。積み込みする、受ける時間帯ではそんなに差はないです。そんな感じでございます。

【今野座長】

荷物積み込む時間帯、それほど問題は余りないんでしょうか。西條さんのところはどうですか。

【西條委員】

いろいろ差し支えがあり、なかなか表現しづらいところがあると思いますけれども、基本は例えばさっきのお話で、9時に来いといっても、順番なんですね。着順みたいな感じで、そこでドライバーがいないと、ちょこちょこ動く間もないと、例えば休憩していると、順番通り越されてということで、やっぱり労働時間に終わらないんですよ。下ろしも一緒だと思います。同じ着時間指定というのは、アバウトなところで、実際は順番で、ジャストインタイムでなっていない、実態としてはですね。

【今野座長】

発荷のほうでは、やっぱりそういうタイムロスというのはある、例えば9時だけれども、何社か何かに頼んでいて、それがいわば行列ができていくという、それは非常にタイムロスになっているのかどうなのか、いかがでしょうか、そういう実態はあるんですか。1つの運送会社

と1つの会社だったら、あるいはそういうことはないのかもしれないんですけども。どうしても複数の運送の会社というか、あるいは時間をずらさないで、荷物を積んでもらう方はみんな並んでもらっていた方が、効率いいかと思うので、ただ結果的に長くなるというか。どこにお話いただければいいのか、余り話しにくいことがあるみたいなんですけれども。渡辺さんのところは、どうですか。業界の一般であれ。

【渡辺委員】

発荷のところから言うと、製品、商品があるものを倉庫から出して、積んで出発していく、1日に10便も20便もという話にはなりませんので、ほぼ時間的には積む時間が待っている時間なのかなという話になります。あと、ものによっては荷姿がいろいろなものがありますので、積み方、注意しないと荷崩れしますので、そこで時間かかる場合もあると聞いています。これは、運転手さんと相談しながらという話になってくるかと思うんですけども、あと当然バランスとか、重いものを運んでいますので、うまく積まないはずいよねと。単一品を積みればそんな形にならないと思うんですけども、実際弊社から言うと、そんなに発荷の方はたまに5台、6台続けていて、荷上げの場所が足りないという場合がありますけれども、まれかなという感じですね。

【今野座長】

いかがですか、その他。どうぞ。

【続橋委員】

全農福島の続橋でございます。いつもお世話になります。

うちのほうは農水産物について、荷役時間が一番長いというアンケート結果でとれまして、もう少し具体的にどこの集荷場所で、どの品目でとより細かく、改善する際にはそれが必要なんでしょうが、そのあたりまで具体的に教えていただいて、改善すべきものはしていきたいなというふうに思っておりますので、アンケートの細かい中身なんかも、もしよろしければ、ちょっとだけ教えていただければ助かるなと思っています。

【今野座長】

差し支えない範囲でもし話されれば、ありますか。なかなかしゃべりにくいかもしれない。

【事務局】

個別データということなんですけれども、こちらにつきましては、開示というのとはしておりません。あくまでこの今回お配りさせていただいた結果概要、あとその後ろに全体版がついていますけれども、そこまでの資料とさせていただきます。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

どうですか、特にこの実態調査やった結果、どうしても調査結果数字になってくると全く合うところと、合わないところと、あるいはそういう事情のあるところといろいろあると思うんですね。ただ、これはどうなのかなという皆さん見て不思議がった節があるとか、一般的に考えて、もしあれば出していただきたいと思ったんですが。ほぼこの調査結果について、こうだろうという予測の上の結果ということでしょうかね。右近さんどうですか、何か。

【右近委員】

発荷側が拘束時間長いというのは、そのとおりだなと思うんです。というか、荷物が出来上がることに對する遅延要因というのは、いろいろあるわけですね、上流側のそういうオーダーいつ完了して、特に弊社が扱う段ボールとか、そういうものに関しては、それから生産に入ってから、ただいつ、オーダーがいつあって、と非常にそういう遅延リスクを抱えているものですから、こっちはそのリスク負担をするために、要するに準備して待っているというのが基本構造なものですから、当然発荷のほうがそういうリスクは高いと。下ろす方は、向こうできっと口を開けてまっけてくれるので、ドライバー側にはそれほどリスクはないんじゃないかなという気はするんですね。

うちの担当者の意見も正に発荷でそういう意味の、例えばホームセンターでは受注量がそのたびに変わるので、少ない場合に合わせているんだけど、多いこともあって、拘束時間がふえるという構造になっているので、常に遅延リスクをドライバー側、運送側が担うので、発荷が非常にそういう意味では拘束時間が延びるという構造だとは思っています。

【今野座長】

非常に素人的な頭でわからないんですけれども、積むことを頼むほうは、例えば9時なら9

時に来てくださいといったときには、基本的には荷物が全部出来上がっていて、それで……、

【右近委員】

そんなものではない。気持ちよく用意されているものではない。

【今野座長】

例えば10時に全部完成というか、出せる状況だと車は9時に来てくださいと言っているのか、それとも積み荷の時間にかかるという意味なのか、まだ精算がしていないという……、

【右近委員】

そこまできっと流通のほうに管理してくれないというか、関与してくれないんだと思うんですね、荷主さん。ここにいる荷主さんはしっかりしているからそんなことはないんですが。

【今野座長】

トラックという性格からいって、渋滞だとか、思わないあれなどでどうしてもおくれちゃダメだということがあるから、早目に行く……。

【右近委員】

早目に出入りしています。ただ、準備するのに、向こうのリスクが延びるので、結局拘束時間が延びる方向にしかいかない。予定どおりにはいかないという場合は、常に延びるといことだと思えます。

【今野座長】

それは常識なのか、そういうものですか。ああ、なかなかどこを改善すればそれが最小化するのか。田母神さんは何かご意見はありませんか。客観的に。

【田母神委員】

私、労働組合という立場なので、余り現場の実態に対してこうだ、ああだということではないと思うんですが、今右近委員が言われたように、発荷のお客さんの条件というのはまちまちでして、工場で作ったものをリアルタイムで出す場合と、倉庫で保管しているものを出す場

合、その場合であっても、単一商品の場合と色々なピッキングをして積み合わせをしていかなきゃならない場合とあります。

それで、トータル的なそこで取り扱える荷役のトータル量に対しての荷役の能力ですね、要は1時間に10トン車で3台分荷役できるところに、5台の出庫オーダーが入ったとすれば、2台は当然そこは間に合わないわけです。でも、オーダーを出す側とすれば、そのことをカウントして、じゃ9時に3台、10時に2台というオーダーではなくて、9時に5台というオーダーを出しちゃうと、全体的に延びてしまうというケースバイケースの話が出てきます。ですから、発のほうが比較的延びるケースが多いということになるんだろうと思います。

あと、これは慣例ですが、トラックの配車はやはりリスク管理で、お客さんから何時に来いといったら、間に合わないというのが一番怖いんですよ。ですから、早目早目に手配をする関係で、どうしてもお客さんの庭先にいて、次あんたの番だよと言われるまで待っているというケースのほうが多いのは事実です。

ですから、これをじゃあ労働の単価に置きかえたときに、トヨタ方式のジャストインタイムでトラックが常に何時何分に来いと言われて、そのとおりに動けるかというものですよね。そうすると、それが動かないと次の荷物を積もうと思っても積みなかつたりするわけになりますから、スペース的な問題もあって、やっぱり早目早目に行って、邪魔にならないように順番が来たらすぐ積んでということになるので、どうしても前に待っているという動作が出てきてしまうだろうと、このように思います。

【今野座長】

何か時間の効率化からすると、やっぱりどうしても手待ち、荷役で時間かかっているというよりは、手待ちが倍以上になっているんですよ。だから、何かもったいないなという感じはするんですけども、ただやっぱりそれぞれの運送会社と運んでもらうものの立場の違いもあるでしょうし、いろいろ競争があつたりすると、結果的にはサービスの向上みたいなのが長くなってしまうか。余り住宅街なんかはずっと長い時間トラックがいたりすると、住民からの批判もあるところなので、その辺は何か合理的に直せないのかどうなのかという気はしますけれども、結果としてはこういうような傾向が出てきたということですね。

よろしいですか、何かこの際言っておきたいということがありましたら、ぜひ出していただきたいと思うんですけども。どうぞ、どうぞ。

【右近委員】

この調査の方法というか、100人近くのドライバーの1週間の状態を分析したデータで、先ほど紹介のあった改善基準告示に抵触しているかどうかというチェックは、できるはずですがけれども、それはどういう結果だったのか。要は、個別のサンプルの分析では、例えば1週間に2日以上やっているかどうかみたいなデータがここには出ていないんです。先ほどの改善基準告知、抵触しているかどうかというデータ分析はない。（「これじゃないですか、改善基準告示で16時間で・・・の声あり）それが1週間2回以上が（「16時間超えでアウトですから既に」の声あり）1回やっただけで。（「ええ、アウトです」の声あり）ああ、それは16時間ですね。中間のは週2回。

【右近委員】

週何回とかというのは、これではわかりませんね。

【右近委員】

もちろんそのチェックもして、要は改善基準告示が絵に描いた餅なのかどうかという分析はどうなんでしょうか。

【事務局】

この調査自体の趣旨ですけれども、トラックドライバーの労働時間が今現在、現状でどうなっているかというのをありのままに回答をいただきたいということで、私ども国の方で調査をさせていただきました。ただ、このデータについては、運輸局の監査に使用するとか、そういったものでは絶対ありませんと。そういった趣旨でご協力いただいております。

この結果について、じゃあ改善基準告示に違反している運行なのかどうかというのは、この計画概要の4番、ドライバーの拘束時間等の分析、ここで1日の運行時間、原則13時間まで、15時間を超える運行については、約何割ということで、分析の結果を出させていただいております。

【今野座長】

一応11.3%とこれはトラックドライバーの意見では、11.3%ある、結果的に全部集めると11.3%は15時間ですか、16時間超になっているということで、これは労働行政でどうのこうの

という話じゃないんだと思うんですけどもね。ただ、そういう、もしそれが正確なものであれば、そのぐらいの違反はあるというふうに見ていいんですかね。これは、ストレートには影響はないと思いますけれども。

【事務局】

結果概要の1ページの4番の拘束時間の分析で、赤字で書かれていますけれども、この赤字の部分が改善基準告示の基準を超えている運行になっているということでございます。

【今野座長】

ということですので、多分それがすぐに労働行政のほうにばつときますと、本当のことを言ってくれないものですから、まずはとにかく違法も含めて、実態がどうなっているのかということをやるとのことだと思っておりますけれども。

【渡邊委員】

中央の会議の中でも、やはり改善基準告示の16時間をオーバーしている運行が現実的に存在するということは、やっぱり問題だという発言がされているんですね。この間、別な角度から言えば、トラック事業の適正化ということで、巡回指導をしているんですが、それで都度都度指導して、大分よくなったとはいうものの、サンプリングでとってみるとやっぱりこういう結果が出てくるということで、要は事業者の意識なのか、やっている事業者もやむなくやらざるを得ないのか、この辺を少し掘り下げないと、実際の16時間超というのはなくしていくことが不可能だなという感じを1つ受けました。

それから、この福島県版の分析の5ページなんですが、福島県は13時間超と16時間超合わせても、34.9%ぐらいですが、東北全体だと37.1%で上がるということですね。ですから、本来東北でも青森から福島までを1つのゾーンにした場合、関東を集計値とした場合の労働時間と全然やっぱりイメージが違うと思うんですよ。比較的福島県は、東北の平均値より下にいるわけですね。だけれども、東北というエリアから見られると、37.1%が13時間超という区分に入ってしまう。九州も要は鹿児島なのか、福岡なのか、それがどこに仕向ける便が多いのか、とったときのデータがどこが多いのかによっても、全然情報が変わってくると思うんですね。

ですから、そういう意味では、福島県は特に、例えば北で仙台、南で関東が多いとするならば、比較的250キロから300キロ以内、片道で、往復500キロ若干超えるぐらいの運行が多いと

いう計算からすれば、その中でオーバーしているということになると、じゃあこの中身をもう少し工夫しないと、本当に健全なトラック事業は運営できないですよ。さらに北のほうに行けば、それ以上に厳しい条件の中で、これを守っていくということになるわけですから、相当考えないといけないなというふうに感じました。

それと、今手待ちの話だったんですが、やっぱり全体的な拘束時間を縮めるには、やはり利益の効率化と、手待ちの無駄のなるべく無駄をなくすというこの2本立てでいかないとだめなのかなと思います。4ページのほうの輸送品目別で見ると、やはり失礼ですが、農産品は3時間ぐらいの積み込み時間がかかる、積み込み、下ろしだと思うんですが、荷役時間がかかるといふふうになっているわけですね。これがやっぱり全体の中で一番長い荷役時間ということになっていますから、この辺の効率化もやっぱり全体的な労働時間を短縮していく上では、課題になっていくんだろうなというふうに見えました。以上です。

【今野座長】

ということですが、いろいろ今後お互いにどういうふうに改善していくかというときに、かなりこれは1つのデータとして、全てのデータが常にそうだと思うんですが、合う場合と合わない場合があるんですけども、ただ今回の調査によればこういう形でできたということ。多分毎年やっているのか、あるいは今回初めてなのか、例えばこういう荷役の時間なんかのやつですね、それがだんだん短くなってきているんだしたら、いいかなと思うんですが、逆にあるいは長くなったり、あるいはそのままの状態が続いているとなると、なかなか業務の改善のほうもやらなきゃいけないのかなという気はしますけれども。

一応、きょうはこういう調査結果が出たということで、一旦ここで閉じたいというふうに思いますが、議題3のほうに入りたいと思いますけれども、事務局より議題3以降にかかわってちょっとご連絡あるということです。

【事務局 関根】

これ以降の議題につきましては、非公開とさせていただきますので、退出される記者の方はこちらでお願いいたします。よろしく申し上げます。

【今野座長】

それでは、議題3に入りましょうか。よろしいですか。

議題3は、パイロット事業についてでございます。これにつきまして、事務局からまず説明をしていただきます。その上で、まず概要を事務局から説明していただきたいと思います。よろしくお願いたします。

〔事務局 福島運輸支局から資料4にて説明〕

【今野座長】

どうもありがとうございました。この説明に基づきまして、具体的にパイロット事業の個々の問題が出てくるんですが、福島県では、①、②、③のうちどれでやるかというのは別に決めていないんですか、これは。

【事務局】

そこにつきましては、次の資料5のほうでご提案させていただきたいと思っております。

【今野座長】

どうもありがとうございます。

それでは、ただいまありましたけれども、パイロット事業実施する集団の候補について、事務局からまず説明してください。お願いします。

〔事務局 福島運輸支局から資料5にて説明〕

【今野座長】

どうもありがとうございました。

今事務局からパイロット事業のいわば概要といいますか、特にどういう集団で考えているかということで、報告がありましたけれども、これにかかわってご意見いただきたいというふうにあります。いかがでしょうか、ご質問もどうぞお願いたします。何か、ご質問、ご意見ございませんでしょうか。

いろんな事業を一般的にやるというのは、どこかに重点を置いて、そこのノウハウを培って、あるいは検討してみて、一般的に広げていこうということですので、それにしてもこういう仕組みについて、ご意見等ございませんでしょうか。28年度1つでやりたいということですね。

【事務局】

はい。

【今野座長】

そうすると29年度に変わる可能性はあるかもしれない。

【事務局】

あります。今年度の実施状況を見て、検討させていただきたいと思います。

【今野座長】

あるいはそのまま、この方法だと同じところにさらに角度を変えてやってもらうという、グループを変えないで。それは実施の結果を見て、経過を見てから。

何か、今までのところでご質問、ご意見ございますでしょうか。特になければ、これはこういう形で事務局と相談しながら、事務局にも検討していただきながら、進めていきたいというふうに思っております。

このパイロット事業の実施集団、やることはいいとしても、どこでやるかということがいろいろありますけれども、荷主の皆さんのほうでこのパイロット事業に参加してみたいという方はいらっしゃるということなので、いらっしゃるいませんか。私のほうでやってみよう。ご負担はかける形になりますけれども。

もし、余りすぐに出なければ、トラック運送事業者の皆さんのほうから見て、こういうのに参加してみたいという、こういうことありませんか、何か、積極的に手を挙げていただくと。どうでしょうか。これは事務局等でもいろいろとお話はしていると思いますが、協議会の中でできれば、荷主さんのほうか、あるいはトラック運送事業者の皆様で、ぜひ我々のほうでやってみようという、余りこれ言うと、どうですかちょっと何か押しつけ……。

【続橋委員】

具体的な時期をイメージ、さっき絵で示されていたんですけども、これは実業務回っているのを、前もって準備作業として4月から9月までにコンサルタントを含めて、3者でディスカッションして決めるんでしょうか、そういう場を持って……。

【今野座長】

どうぞ、事務局で説明。

【事務局】

このパイロット事業ですけれども、国のほうで委託した事業者の専門家がこの事業所の方に実際にお伺いします。その3者のできれば会議体をつくって、そこにコンサルティング会社の専門家が行って、課題を聞き取ったり、課題に関する解決のようなアドバイスを行って、それを実践していくというふうに考えております。

ですから、コンサルティング会社のほうで実際会社さんのほうにお伺いすることになると思います。

【今野座長】

それは何というか、議論するだけじゃなくて、具体的なプランというんですかね、どういうふうに解決していくかという実施までいくのか、あるいはプランの段階でとどまるのか、パイロット事業の到達点ですけれども、やっぱり具体的にそれでやりましょうという。

【事務局】

この10月から12月の間に実際にやってみると。その結果がよく出るか、悪く出るか、そこについて検証すると、1月から3月の間に検証するということになっております。

【続橋委員】

農水産品の分のちょっと質問なんですけど、アンケートをとられた時期はちょうど旬の野菜最盛期でいっぱい出る部分なんですけど、実際に実践するのが10月、12月ということで、この時期だと、このアンケートでお答えいただいた品目がうまく反映できるかどうかちょっとわからない部分があるものですから、その辺の整合性どうかなと思って。もし、この案で私は結構だと思いますので、正式にご依頼ありましたら、受けるつもりではありますが、その辺のところいかがかないと思ったものですから、質問しました。

【今野座長】

いろいろと時期があって、ただ、実施するというところまで、具体的にパイロット事業やらないと、その時期は荷が薄くなってしまいか、10月、12月というのも一応目処ですか。

【事務局】

こちらにつきましては、10月から12月ころ予定で考えています。

【右近委員】

荷物がなかったりして、場合によっては。

【事務局】

実施時期、今ご意見いただきまして、実施時期につきましては、検討させていただきたいと思います。

【今野座長】

西條さん、ちょっと先ほど。

【西條委員】

内容的には、まだ具体的なイメージは湧きませんが、ただこの協議会の中でご要請があればできる限りのところで、ご協力はさせていただきたいと思います。

【今野座長】

全農さん、農水産品ということがあったので、全農さんのところと今お話あった運送業者では、マクサム通運と日本通運という話でなっているんですが、ほかの皆さんどうでしょうか。どうぞ。

【渡邊委員】

会長の渡邊です。全農さんがお受けいただくということになれば、マクサムさん、日本通運さんにかかわらず、全農さんにかかわる物流は大変多くの業界、業者が携わっておりますので、協会全体として、ご協力を申し上げたいと思います。

ただ、引地局長から質問あったように発荷主のほうがやっぱり時間を食っているんじゃない

か、きょうをおいでの荷主の皆さんのあれを見ると、全農さんは発荷主でもあり、着荷主でもあるわけですね。どちらかという、日東紡さん、ヨークさんは着荷主、受ける側のお客さんという、日東紡さんも発荷主か、それからヨークさんは受ける側ということになるんですが、先ほど細かく言いませんでしたけれども、発荷主のほうは前日にお客さんからオーダーを何時に受けるのを締め切るかによって、発時間というのが決まってくるんですね。ヨークさんもお菓子だ、生鮮食料品だというのをいろいろその日の商品によって、何時に締めて、明日この部分をどこに発注するかという締め切り時間によって、翌日の発というのが各生産メーカーやら、そういうので決まってくるんですね。

だから、その辺を早く締め切れれば翌日早く出せるし、遅ければ遅いほど発時間が遅くなる。なおかつ、その発するための生産も遅れるとこういう具合になって、荷主さんによって、大幅に事情が違ふ。今回、全農さんが受けていただくとなれば、先ほど副本部長がおっしゃったように、生鮮食料品、生鮮の野菜、果物が余計出る時期の7、8、9ぐらいにこのパイロット輸送をやらないと、10月ではペersonとしてなくなっちゃいますからね。その時期にやっていただければ、私たち業界としては、全面的にご協力申し上げるということ、申し上げたいと思いますね。

今日のトータルなお話を聞いて、まとめみたいになっちゃいますけれども、各いろんな部分で、この数値が出てきました。結果が9ページの一番最後にあるように、ドライバーの不足状況、ここにたどり着くんですね。平栗さんもおっしゃったように、自分ところに来るドライバーが2割、あるいは多いところで3割変わっちゃうということは、私たち業界になぜ乗務員が定着しないかという問題になってくるんですね。それが、ここ調べた結果でかなり厳しい拘束時間、あるいは荷役労働時間、そういうものに全てかかってきて、ドライバーの不足、定着率が少ないということになってくるんだと思います。

だから、そういうことを見ると、やっぱりしっかりパイロット輸送をして、労働時間も短縮して、あるいはそれに係る荷役作業、手待ち時間も短縮して、定着するドライバーを増やして、社会のために我々ライフラインとして頑張っていかなきゃならないということになるんだと思います。

ですから、パイロット輸送というのがこのプロジェクトの中では、一番大切な行動だと思いますので、事務局のほうで1年やってみて、2年目また見直すと言いましたけれども、おいでの荷主企業の中では、全農さんが発機能と着機能と両方持っておりますから、これはやっぱりじっくり腰を据えてやっていただければ、幸いだと思います。以上でございます。

【今野座長】

どうもありがとうございます。ということで、全農さんに担っていただきながら、マクサム通運さん、日本通運さん、それだけじゃなくてあれなんですか、関連する人たちも含めてグループをつくるのも可能なんですかね。それはいろいろ一般的とされるからその3つのところできちっと検討していただくということが一番ですね。

【渡邊委員】

これも付則ですけども、全農さんにはJA輸送安全協力会と会を持っているんです。そこには何社ぐらい入っているんだべな、70社ぐらい入っているの。（「33ぐらい」の声あり）33業者さんぐらい、全農さんの流れの中で安全輸送協力会というのがありますから、そこをやっぱり交渉をお考えになって、やっているということになれば、この日本通運さん、マクサムさんの場合は、県北が主体になりますから、桃とかそういうのが主体になります。やっぱり全県下で見ると、野菜のところもあれば、キュウリがあったり、トマトがあったり、ピーマンがあったり、いろいろしますので、安全輸送協力会銘打って考えていただければ幸いです。

【今野座長】

それでは、パイロット事業につきましては、全農福島県本部さんとマクサム通運さん、それから日本通運郡山支店さんと、あと事務局がきちっと入って、実際いろいろさまざまな事業計画案を策定するという形で進んで、今お話になったこともちょっと含みを持たせながら、やっていただくということでこの協議会としてよろしいですか、方向としては。

それでは、そういう形で進めさせていただきたいというふうに思います。

【右近委員】

工業品の方は、次年度。

【今野座長】

ただ、先ほどのお話ですと、次年度それをやるかどうか、あるいはこのまま同じところで角度を変えて、並行、その辺はまだはっきりしていないんです。軽工業品に変わるかどうかということも決めていないんですね。

【事務局】

今年度は今了承いただきました農水産品で実施させていただきたいというふうを考えております。来年度29年度は、今年のパイロット事業の結果を見て、来年度継続してやらせていただくか、来年度別の集団で実施するか、またそこについては検討させていただきたいと思っております。

【今野座長】

ということです。ですから、この中央の方ですと、そのままの集団でただ角度を変えて、次年度はやるということもあり得ると。ただ、全く新しい集団をつくることもあり得る。それは、事務局では28年度の実施状況を見ながら、検討してみたいということです。

【右近委員】

気になるのは、農水産品というのはもともと手積み、手下ろしと、要するにもともと割とヘビーな作業がベースになっていますので、それはそれで管理体系をもう1回見直して、きっと改善の方向に動くと思うんですが、軽工業品というのはまた違う要素が絡んでいて、上流工程にいかにも物流を認知して、トータルで扱うかみたいな意識改革というのが必要になってくるので、これもやっぱり忘れないでいただきたいというのが。

【事務局】

わかりました。承りました。いただいたご意見につきまして、事務局内で検討させていただきます。

【今野座長】

その他、これにかかわって、どうぞ。

【永松委員】

協議会の中で、全農さんに引き受けていただくということで、話が進んで大変ありがたいというふうに思っています。また、渡邊会長、マクサム通運さん、日本通運さんからも全面的にご協力をいただけるというようなお話でございます。大変心強く思っている次第でございます。

せっかく渡邊会長のほうからもお話ございましたけれども、農産品ということであれば、それに合わせたスケジュールで実施のほうをしてくれたらというお話ございましたので、スケジュールの例を少し前倒して進めていただくように、よろしくお願ひしたいなと思います。以上です。

【今野座長】

その他、ご意見ございませんでしょうか。これについて。いろいろと今後始まるので、紆余曲折あるかもしれませんが、ここでの基本的なこういうところで進めていながら、また相談の必要があれば、相談させていただくということで進めていきたいというふうに思っています。

皆さんの貴重なご意見いろいろいただきまして、これは28年度、来年、先ほどもありましたけれども、5月ごろに予定されている第1回の協議会でパイロット事業の報告があって、具体的な取り組みに入るというのが正式な手続でございますので、今後ともいろいろとご意見をいただきたいというふうに思っております。

きょう予定されておりましたのは、以上の議題ですけれども、何か事務局で忘れたとかないかどうか、大丈夫ですか。よろしいですか。

それでは、皆様に本当につたない、やっぱり理解をきちっとまだ、勉強不足だなという感じがしていましたので、勉強しながらやっていきたいと思ひますので、今後ともよろしくお願ひいたします。

本当にありがとうございました。では、事務局のほうで。

【事務局 関根】

ありがとうございました。

では最後に、協議会の閉会に当たりまして、福島労働局引地局長よりご挨拶を申し上げます。引地局長、よろしくお願ひします。

【引地局長】

大変参考になる調査結果をいただきました。中でも、休息期間は8時間以上と決められているんですけども、これを切るところもあるという実態がありまして、8時間休息期間、今インターバル時間という規制が必要じゃないかというような考え方もできつつあるんですけど

も、退勤してから次の出勤まで8時間しかないというのは、工場メーカーさんとか、小売店さんとかではなかなか考えにくい時間なんじゃないかと思います。家にいられるのは8時間よりもっと短いです。会社から自分の家に帰らなきゃいけないし、自宅から会社まで行く時間を引くと、本当に睡眠時間が6時間を切るような生活の最低限の時間を切るような方々も何人かおられるというのが、やっぱり一番大きなところかと思っています。

それから、どの業界も人材の確保が大変になっていて、会長からご指摘ありましたけれども、人手不足ということで、運送業は非常に有効求人倍率高くなっています。これから中間貯蔵施設の動きも本格化して、ますますドライバーの方が足りなくなるということになりますと、今働いているドライバーの方に負担がどうしてもいってしまい、ますます労働時間が長くなるんじゃないかという意見もあると思っております。

こういった中で、運転時間というのはどうしても決まってしまうから、やはりその中でいかに拘束時間内で労働時間を短くするかというと、やっぱり手待ちとか、荷役の作業とか、そういったところでご協力をいただかないと、なかなか難しいんだろうと思います。そういった意味で、今回運送業者さんと発荷企業と着荷企業の3者でいろいろ話し合いをするという事業が展開されるというのは、大変意義の深いことではないかと思っております。一朝一夕ではいかなことだとは思いますが、ぜひ来年度に向けまして、いい集団を作って、十分な事業展開をしていただければと期待をしておるところでございます。

また、来年度も国土交通省さんと厚生労働省と一緒に考えていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【事務局 関根】

ありがとうございました。長時間にわたるご議論で貴重なご意見、まことにありがとうございました。

28年度第1回の協議会につきましては5月を予定しております。開催日の日程調整につきましては、会が近くなりましたら事務局よりご連絡させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

以上をもちまして、第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会を終了いたします。

皆様、大変お疲れさまでした。ご苦労さまでした。