

第9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30年3月13日（火曜日）
15：00～

場 所：福島県トラック協会 2階会議室

◎開 会

【事務局 佐藤】

皆様、お待たせいたしました。それでは、定刻となりましたので、ただいまから第9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、まことにありがとうございます。

私、東北運輸局福島運輸支局輸送・監査部門の佐藤でございます。よろしく申し上げます。座長に議事進行をお願いするまでの間、私が進行役を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

初めに、本日の資料について、訂正のご連絡がございます。

出席者名簿におきまして、丸カ運送株式会社の佐藤委員が欠席となっておりますが、本日出席していただけることとなりましたので、訂正させていただきます。

それでは、本日の資料の確認をさせていただきます。お手元の資料をご覧ください。

議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図がありまして、その下に資料1「長時間労働の改善等に向けた平成29年度パイロット事業（福島県）第1事業報告書（案）」、資料1-2「パレット化による荷役作業時間の削減」、資料2としまして「長時間労働の改善等に向けた平成29年度パイロット事業（福島県）第2事業報告書（案）」、資料2-2「荷待ち・荷役時間短縮による拘束時間の削減」、資料3としまして「調査事業実施報告書目次（案）構成イメージ」、参考資料1として「平成29年度荷主実態調査報告書（速報版）」、参考資料2として「ガイドライン（案）について」、参考資料3として「トラック運送業の適正運賃・料金検討会について」となっております。もし不足等ございましたら挙手の上おっしゃっていただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

続きまして、委員の出席状況についてご報告いたします。

お手元に配付しております出席者名簿のとおり、本日は日東紡績株式会社福島工場の渡辺委員、株式会社ヨークベニマルの平栗委員が所用のため欠席されております。

次に、委員のご紹介ですが、本来であれば全ての委員の皆様のご紹介をさせていただくところではございますが、時間の関係上、お手元の名簿をもってご紹介にかえさせていただきたいと存じます。

また、オブザーバーとして、農林水産省東北農政局経営・事業支援部食品企業課の内藤課長様、今年度パイロット事業の第1事業の実施集団から、SRIロジスティクス株式会社白河セ

ンターの八軒センター長様、株式会社昇栄の河野部長様、齋藤所長様、第2事業の実施集団からアサヒロジ株式会社北海道東北支社福島支店の小林支店長様、根本主管様、こちらの方々にご出席いただいております。どうぞよろしく願いいたします。

なお、本パイロット事業の進行管理及びアドバイスをいただいておりますコンサルタント会社から日通総合研究所の上田部長様にもご出席をいただいております。

◎挨拶

【事務局 佐藤】

それでは、本協議会の開催に当たりまして、東北運輸局の尾関局長よりご挨拶をいただきます。尾関局長、よろしく願いいたします。

【尾関東北運輸局長】

東北運輸局長の尾関でございます。よろしく願いいたします。

9回目の協議会の開催に当たりまして、少しお話をさせていただければというふうに思います。

発足以来9回目ということで、今日は年度末のお忙しい中、皆様、オブザーバーの方もご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

特に、アサヒビール株式会社様、それからアサヒロジ株式会社様、それからSRIロジステイクス株式会社様、そして株式会社昇栄様、皆様方にはパイロット事業をお引き受けいただきまして、本当にありがとうございます。

このトラックの人手不足、昨年来新聞を賑わせておりますし、今年に入っても、最近の新聞では引っ越しのほうに危ないのではないかとということで、新聞を賑わせているところでございます。

そういった中で、今、政府を上げて働き方改革ということで、政府の非常に重要な政策の1番目ということで進めているわけございまして、今国会によりますけれども、働き方改革関連法案が通れば、トラック事業で法律施行後の5年後には罰則をつけ長時間労働、時間外労働の上限規制が導入されるということで、トラック事業における労働時間の改善、取引環境の改善、これは本当に喫緊の課題かなというふうに思っているところでございます。

特に、前回もお話ししたかもしれませんが、やはりそのためには、荷主の方々と一緒になって改善していくということが非常に大事でございますので、そういう意味で、去年から

パイロット事業というのを位置づけて、どういう具体的な改善策があるのかということで議論できたことは、非常にいいことだなというふうに思っております。去年、今年のパイロット事業の成果を踏まえて、国としては手引書と申しますか、労働時間改善、取引環境改善のための手引書というものをつくって、来年度はそれを横展開、広げていくということをやっていききたいなというふうにも思っておりますし、東北では特に、荷主の方々にもご出席をいただいて、労働局さんと公正取引委員会などと一緒に、荷主懇談会ということもやっていて、荷主の方も交えて全体として改善していこうという、そういう動きも進めておりますので、そういった中でも、今回のような、今回の協議会での成果を生かしていきたいというふうに思っておりますので、今日の今年度最終の協議会ですけれども、貴重なご意見をいただきまして、いいものになればというふうに思っておりますので、よろしくお願いいたします。

【事務局 佐藤】

尾関局長、ありがとうございました。

それでは、これからの進行につきましては当協議会の座長の今野先生にお願いいたします。

◎議 題

1. 長時間労働の改善等に向けた平成29年度パイロット事業（福島県）第1事業報告書（案）について

【今野座長】

それでは、早速ですが、次第に沿って進めたいと思います。よろしくお願いいたします。

まず、議題の1でございますが、長時間労働の改善等に向けた平成29年度パイロット事業（福島県）第1事業報告書（案）につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

[事務局より資料1・資料1－2説明]

【今野座長】

どうもありがとうございました。

ただいま担当コンサルタント会社の上田部長より第1事業報告書（案）につきましてご説明いただきました。皆さんからご質問、ご意見等ございましたらお出し願いたいと思います。いかがでしょうか。どうぞ。

【右近委員】

作業量の出し方が、ワンサイクルで出していますよね。実際、運送効率ということでただし書きがつくようなのですが、850本送る100%の時に、例えば時間がどうなる、例えばワンサイクル見ると人が1人、1日分減るとということというのは、非常に絶対的な評価になってないので、実際走る、2サイクルいかないのですね。1.8サイクルぐらいやったら100%ということですよ、比率的に見ると。そういう数字を具体的に比べるのがいいのではないかと思うのです。

ワンサイクルでは、人は削減されて、1人日分オーケーになるというだけでは、本当の悪さが見えてこない。悪さというか、要するに今パレット化というのはちょっと難しいよという結論ですよ、これ実は。何かパレット化がいいですよというようなふうに見えてしまうので、現実、全体的に1.8サイクル回した時に、人は1.8人日きつと減るのでしょうけれども、それ以外のコストはたくさんかかりますよね。その辺の比較を、100%、850本運んだ時どうなるかという比較を出したほうがいいのではないかなという気がします。

【今野座長】

いかがでしょうか。それに関連したご意見もどうぞ。

【尾関委員(東北運輸局長)】

これを読んでいてわからなかったのは、輸送効率の低下というのが問題だという書き方をしているのですけれども、それはトラック1車両の時の、どれだけ積み込めるかというだけの比較で書いてあるのですけれども、だったら実際に2回運ぶと112%、ちょっと多く運べる分もあるのと、庫内作業の人が減るとということだって、何かトータルとしてどうなるのかというと、何か1つの車両だけのところを見ているのだけれども、全体として会社の会計という面で全部見ると、どちらが効率いいのか、この点がわかりにくいなという気が非常にして、それはそれで全体としてもパレット化したほうがコストがかかるのだというのであれば、ちょっとどうなのかなという気がする、その点がわからないなという感じです。

【右近委員】

同じことです。

【今野座長】

その点、いかがですか。何かそういう議論、コンサルタント会社でなされたのかどうか。

【日通総合研究所 上田部長】

今回の中で、全体の作業量を比較してというのは、なかなか難しいところがあったものですから、そういう面で1回当たりで比較するというのと、ここでは1回ずつの比較になっているんですけども、実際、2サイクルすると積み込み時間のほうの人員もふえる、荷卸し作業の人員もふえるということで、もう少し効果としては小さいものになるかなと思うんですけども、いずれにしても、作業効率については、作業のやり方によっておそらくもっと効率化できる部分もあると思うんですけども、輸送効率については、やはり架台等の開発と、輸送に向けた、輸送に見合うような、適したようなパレット開発等をしていかないと、なかなか、今のままでは難しいというのが一つ言えるのではないかというふうに思っております。

【右近委員】

こういったのは、やはり全体でちゃんと、悲観的な数字なのかどうかを知りたいです。要するに、これから改善していったらいろいろ地道によくなるんだと思うんですよ。パレット化しても。やり方とか器具を改善すればいいんですけども、2割、3割改善しても、それは経済的に見合わないよというのなら、ちょっと熱意も鈍ると思うので、やはり全体として1.8倍すればいいだけのことですよ。そうした時にどうなるかという数字を見て、いや実は4割アップになりますといった時に、これはパレット化どうかな、2割アップなら、まだ努力目標として改善できる、そういう数字があると報告書としてはいいですよ。皆さん、パレット化というのは現実的にこれだけのものなので、次のステップ気合い入れていきましょうという話なのか、ちょっと現状では難しいですねと、タイヤに関してはですね、というレポートにしたほうが役に立つなと思うんですけども。

【今野座長】

それに関連して、何かほかの方でご意見ございますでしょうか。

事務局のほうで何かありますか。

【事務局 及川】

今回のパイロット事業の報告書をいただいた時に、最初、作業時間だけの比較になっていたものですから、作業時間だけの比較ではちょっと意味がないなど。あくまで車が走ってなんぼといったところがありますので、それで、日通総研さんのほうにちょっと考え方を変えていただいて、今回のような取りまとめにさせていただいたという経緯がございます。

なかなかパレット化すると、やはりどうしても積載効率が落ちてしまうというのは、半ばやむを得ないようなことではあるのですけれども、さすがに60%では、荷主さんとそれから運送業者さんが協調して進められるかなというのと、ちょっとこの辺は難しいところだったのかなというふうな感じを、今持っているところでございます。

【尾関委員(東北運輸局長)】

ここで、事務局に言ってもあれですけれども、運行スケジュールと輸送量という場面と、それから拘束時間がどうなるのかというのと、作業量という、この3つを、今回パレット化によってどうなるのかと書いておきながら、その最後の評価が、最初の輸送量だけで評価をしてしまっているというのは、ちょっとどうもしっくりこなくて、例えば2回運ぶと112%になるのだから、例えば100日かけて運んでいたものが88日で済むわけですね、机上の空論なのだけど。でも、そうは言っても1日の労働時間は若干伸びると。プラスそれに加えて、庫内作業の人は少なく済むという、この3つを合わせ持ったトータルの評価として輸送のコストがどうなるのかという議論をしないと、このパレット化が本当にいいものなのかどうか、会長が言っているように、もうちょっと頑張れば何とかなるものなのか、それともやはり効果がないのか、その評価ができないのではないのかということ、さっきから多分言っているのだと思うのですよ。せっかくここまできているのだから、あともう一步じゃないのかなという気がしているのですけれども。

【今野座長】

上田様のほうで何かございますか。

【日通総合研究所 上田部長】

確かにちょっと、指標が違うものを3つ並べているので、そのあたりを1つの総合的な評価という形に置きかえられればよかったですけれども、ちょっとそこまで考えが及んでないと

どうか、ちょっと評価の仕方が難しかったかなというので、今回の中では3つの評価の軸で評価したので、ちょっとトータルの中では、今のところ評価できてなかったと。ちょっとお時間いただければ、できるかどうか確約はできないのですけれども、また検討させていただければというふうに思います。どうもありがとうございました。

【今野座長】

田母神さんどうぞ。

【田母神委員】

運輸労連の田母神と申しますが、お話を聞いていると、労働時間の短縮も非常に大事なのですが、この会議自体を成功させるには、やはりお客様にとってもメリットがあって、運送会社のほうにも効率性だとかということでのメリット、両方が並び立たないと、どちらかがその負担を受け入れるという形では、なかなか進まないという議論が一番最初にあったような気がするんです。

そうすると、こういう言い方は失礼ですが、このタイヤ輸送にかかわっている相対的なコスト、1本当たり運ぶのにどのぐらいのコストがかかっているのかという視点をきちっと持って、それがパレット輸送化によって高くなるのか、高くないのか。1運行で済んだものが2運行になるということは、やはり燃料費であったり車の維持費であったりもかかるわけです。ですから、それが例えば6割の運賃で2往復できるということは、運送会社にとっても少しメリット、多少時間が長くなってもメリットがある、労働時間が基準の中で抑えられる、そういうことがあっても運ぶ効率が少し、2運行することによって10%以上上がるので、輸送のトータルの単価とかコストが抑えられるということが出てこない、非常に難しいような気がしてならないのです。

時間の短縮は、あくまでもこの間の議論だと、どうしても積み込んだり、非常に時間がかかって、運行とワンセットになっていると過重な労働が運転手にいってしまうということを何とか低減しようということだったので、そういう意味でパレット化はいいのですが、効率が落ちるということ、やはりそのコスト面できちっと検証をした上で、やはり資料が出てくると非常にありがたいなと思ったので、発言をさせていただきました。以上です。

【今野座長】

その他の方、何か、ご意見があれば出していただきたいと思います。いかがでしょうか。

【SRIロジスティクス 八軒センター長】

SRIロジスティクスの八軒でございます。

パレット化については、今回実証実験でやりましたが、今回パイロット事業をやる、やらずにかかわらず、こういうことは当然考えていたわけで、ただ、おっしゃるとおり輸送効率が非常に落ちるといようなことは最初からわかっていましたし、タイヤというのは空気を運んでいますので、荷主からすると、何とか1本でも多く車に積みたいというのが昔からありました。

ですが、残念ながら手積みという非常に肉体労働を伴うので、残念ながら、今のドライバーさんは全部男の方です。女性の方にはできません。一方、ドライバーさん不足というのが進行形だと。でも、女性ドライバーはいるよという話も聞いたことがあって、じゃあ女性でもできる仕事にしないといかんなど。これは、運送もそうなのですけれども、作業をもっと負荷を下げていかないといけないというのは、我々メーカーは考えていまして、それを実現するには、パレット輸送というのは、やはり行き着くところかなと。

ただ残念ながら、今は保管用のパレットをそのまま輸送に使っていますので、輸送効率が落ちるのは当たり前なことなので、保管効率も考えながら輸送効率も考えるというところまで、まだ行き届いていません。ですが、今回の実証実験をやりましたが、これで当然、我々メーカーは終わるつもりはありませんし、ドライバーさん不足というのは、我々荷主も真剣に考えていかなければいけないと思っていますので、まだまだ輸送に適したパレットというのは、いろいろな知恵を出してやっていきたいと思っています。

我々だけが得するわけではなしに、運送会社さんにもメリットがある。その両方を当然追求しながらやっていきたいと思っていますので、今回についても、こういう輸送量というところでの表現ですが、例えば1本当たり幾らとかいう比較をすればわかりやすいのかもしれないので、そこはまた考えていただいたらと思いますけれども、我々としたら、今回でこれを終えるというつもりはございません。まだまだ時間がかかりますが、先は長いというふうに考えています。以上です。

【今野座長】

その他のご意見ございませんでしょうか。ご質問を含めてございますか。

今、いろいろご意見をいただいております。最終的には報告書をまとめていただくということになるのですが、ただいまのご意見をいただきながら報告をまとめるということは可能ですか。どうですか上田さん。

【日通総合研究所 上田部長】

どうしても単価とかコストとなると難しい部分があるかとも思うのですけれども、SRIロジスティクスさんにまたご相談をさせていただきながら、ご協力いただいて、できる限りまとめていきたいというふうに考えています。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

その他、ご意見特になければ、今までいただいたご意見を踏まえまして、報告書の取りまとめをしていただきたいと思いますと思いますが、それでよろしいですか。

それでは、事務局及び日通総合研究所において最終報告書の案を取りまとめるようにお願いしたいというふうに思います。ぜひ、皆さんの先ほどからのご意見を踏まえて、よろしく願いしたいと思います。よろしいですか。どうもありがとうございました。

2. 長時間労働の改善等に向けた平成29年度パイロット事業（福島県）第2事業報告書（案） について

【今野座長】

それでは、議題1を終えまして、続きまして議題2のほうに移りたいと思います。

議題2は、長時間労働の改善等に向けた平成29年度パイロット事業（福島県）第2事業報告書（案）につきまして、事務局より説明をお願いいたします。

〔事務局より資料2・資料2－2説明〕

【今野座長】

どうもありがとうございました。

事務局より、第2事業の報告書の案についてご説明いただきましたが、これについても、皆さんのほうからご質問、ご意見等をいただければと思います。よろしくお願ひします。

【尾関委員(東北運輸局長)】

この件について着荷主の理解が得られなくて非常に残念だったのですけれども、先ほどの、やはり荷主と運送会社さん、両方ウィンウィンだというご意見がありましたけれども、そういう意味で、第1事業のほうは庫内作業の削減というところが、ちょっと分析されていましたが、こちらのほうは、リフトマンというやつ最適配置、作業計画というのをやって生産性を向上させたというところが、どのくらい効果があったのかというのが分析できるのであれば、それもやはり載せておいたほうが、それぞれよかったという形になるのかなと思うので、それがもしできるのであれば、載せたらどうかというふうに考えます。

【今野座長】

何かその点では。

【事務局】

こちらの内容につきましては、できればアサヒビールさんのほうにお願いしたいと。よろしくお願ひします。

【柴田委員】

ありがとうございます。アサヒビールでございます。

このたび参加させていただきました。どうもありがとうございました。

今のご質問ですね、私どもの場内のほうの取り組みで、待機時間と積み込み時間は短縮をしてみましたというところですね。一方で、場内の生産性みたいなものがどうなっているかというお話のところでございますよね。これをやるのに、方策としまして、ここに報告させていただいておりますとおり、あらかじめ準備ということをやっています。物流は全く変えない実験なのですけれども、いかに場内での待機時間を早くするかというので、待っている時間と車がランダムに入ってくる数と積み込むリフトマンの数、そこのバランスをとることと、あとは、初

め倉庫の図面がありましたけれども、あちこちから物って集めてきますので、それを全部ではないんですけども、集めてくるのに時間がかかる分を事前に用意しましょうということです。

実際、事前に用意したりする部分の時間は余分にかかっています。当然、確かにフォークリフトマン目線でいくと、車を待たせて自分たちのペースでやりたいというのが今まででした。今回は、乗務員さんを待たせないというところに軸足を変えましたので、その分、事前にどうしても準備をすることをしていますので、当然、少し時間はかかっているということになります。

その中で、その部分だけでは、多分ペイできない形になりますので、最終的にはトラックの、その分は車の回転がよくなるとか、集車がしやすくなってというようなところですね。多少安い単価で車が集められるということがあるかもしれませんし、回転が効いてよくなるとか、そういったところで確かにやっていかなければいけないということになります。ただ、ほかの仕事で時間もかかっていますというところでは。

【尾関委員(東北運輸局長)】

それは、今の話は、取り組み方策の多品種少量品をあらかじめ準備というところは、確かに時間がかかる、これまでやってなかった部分だと思えるのですが、③のほうのリフトマンの最適配置、最適な作業計画というところは、今回のパイロット事業の中で初めてやって、少し効率が上がったという部分があるのかどうかということも知りたいのですが、それは、両方合わせると同じだったら、やはり作業が多かったのかといいますか、その辺がどうなのかなということなのでは。もし今わからなければ。

【柴田委員】

このリフトマンは、図面がありましたけれども、コンピューターとパソコンを持ってもらって、今何を積み込んでいます、休憩しています、ほかの作業をしていますということをやるようにしてきました。その結果で、どの時間帯に車が待っていて、その時間にリフトマンが何をやっているかということがわかるようになりました。今まで、朝から晩まで、要は張りついていないので見えないのです。朝から晩まで、例えば10時で100台出しました、それでオーケーですというふうに考えていたのですが、車を待たせないとすると、そこを細かく見ていくようになりました。そうすると、ある一定の、一瞬の時間帯だけ、やはり人が足りない時間帯であるのです。やはりずっと同じ時間に10台、10台、10台と車が来るわけではなくてピーク

がありますので。そういったところに合わせて多く人の配置をすると、ピークではない時間って余るのですよね。それで、そういった時にほかの作業をしている、アサヒビールっていろいろな作業をしているので、積み込みしている人以外にも、全くピッキングで細かいものを集めていたり、在庫移動している人とかという人がいて、その時間帯だけはそこから人を借りてきて、ちょっと積み込みのほうを注力して車をさばいて、積み込みしたから余った時間に、またほかの作業に入るとかというようなところのやり繰りというのでしょうか、仕事の配置を変えるとかということは、③のところで見えるようにはなってきました。そういったところの効率化は、少なからずあったかなというところですね。それは、今回のシステムの導入だとかというところで見えてきたところは実はあります。なかなか、そういうことと何分で幾らというところが難しいのですけれども。

【右近委員】

庫内作業の効率化というのは、きっと永遠の課題なので、いろいろなロジがあると思います。それはシステムを使ったり、インカムを使ったり、いろいろあると思うのですが、その割に改善効果というのは地道なので、そうしたら、やはり待機時間というものの本質が何かというのにアプローチしてほしかったのです。

ドライバーというのは、きちっと余裕を持って、15分から30分余裕を持って行きますよね。延着は許されない話なので。それなのに、待機時間が有意にあるというのは、やはり本質的な問題は、きっとその前の積み込みが遅れているとか、要は非常に、ここぞゼロを目指すというか、それなりにスタンバイしているドライバーは素直に入って行ける、バースに、というのが理想だと思うのですね。

積み込みというのは、それは非常に実際の作業なので、それなりの時間がかかるのですね。ところが、バースに入る前の待機時間というのは非常に無駄な時間と思うのですけれども、実際はどうなのでしょうね。例えば勝手に来ちゃうから、渋滞を起こしてるんだよという感覚なのか、その辺がやはり、もう少し実態調査して、何か改善があると、この待機時間の非常に有意だというのが、やはり減らしたいと思うのですけれども、どうでしょうか。

【柴田委員】

待機時間、そうですね、車の入ってくる時間に対して、無尽蔵に人がいれば、バースがあって人があれば、車が入ってくるだろう時間の、極端に言えば2倍ぐらいの能力を持っていれば、

多分、お待たせすることなくやれるのだろうなど。ただ、そこはしょせん無尽蔵ではないので、ある程度いけるだろうなというところで、確かにゼロを目指してなかったのが、今までよりも半分ぐらい減っているのですけれども、その辺、いけたかなというレベル感でやりました。

今までは、一応何時、何時と1時間ごとぐらいに目安は決めて、乗務員さんにお渡ししていたのですけれども、来たら来た順に接車をしていたんですね。

【右近委員】

バッジを渡す前には情報は与えてないのですか。

【柴田委員】

いや、与えていますよ。何時ごろに、でもそれは、自由な時間に、ある程度早く来たかったりなさるので、それに対しては、自由にしていたんですね、遅いも早いも自由にしていました。それを今回、一旦しっかり協力会社さんご案内して、ご説明して、今度こういう取り組みをするのでちゃんと、ある程度積み込み側も見合った能力を頑張るので、乗務員さん、ごめん、ちゃんとある程度時間どおりに来てくださいます。初めやはり、それは全然、はっきり言って5割、6割守れてないんですよ、初め。

【右近委員】

早めに来るんですね。

【柴田委員】

早めに来たり、遅かったり。早めに来るのは、初めはお待たせしました。済みませんけれどももうちょっと待ってください。あなたのお時間ではございませんということをやりました。遅く来たら、もう遅延車なのでやるしかないのですけれども、そうしました。

それもでも、だんだんそういうふうにしていくのですけれども、待つ時間が早くなってくると、言われた時間に行けばそこそこで積んでもらえると思うと、加速度的に時間に合ってくるようになったんですね。

初め、僕としては一生懸命積んでくれ、積んでくれ。よそには、ごめん、乗務員さん、ちゃんと何とかコントロールしてくれよってという感じの意見だったんですけれども、意外とその辺って納得して、ある程度なってくると、そこそこの時間でやってくれるので、じゃあ言われた

時間にある程度行くわというような状況になってきました。なので、待たせればいいという気もないですし。

【右近委員】

それは、何しろ削減量がドーンときているので、ここがおいしいところだなという気がして、もっと分析すると、もっといいやり方があるような気がするのです。待機時間というのは。積み込みというのは、ちょっとやそつとではなかなかよくなるという気がして。

【柴田委員】

実際に、日によってはもうちょっと、大分短くなっている日もありますし、量によっては、全部平均点超えてくる日もありますし。

【右近委員】

何があったかを分析されると、原因というか対策が出てくるかなという気が。

【柴田委員】

あとはそうですね、行き着くところは多分、車の入ってくる量と積み込む能力ですよ。もうそこ、人がフォークリフトで人海戦術で積んでますので、もう行き着くところは、多分人を多めに持っておかないと。

【右近委員】

それは、積み込み時間の話ですよ。積み込み時間が延びるとというのは、もう織り込んであるという意味ですか。

【柴田委員】

待機ですよ。だから、積み込む前に、車が入ってきます、例えばその日によって1時間に15台しか出せません、今日は20台いきます、今日は10台しかいけませんとなった時に、車が入ってくるのは、受注量が多ければ、その分は多少待つことになるので、ゼロにはなかなかしがない構造になります。

【尾関委員(東北運輸局長)】

平均30分待つってどうなのですか。トラック会社的には待つほうなのですか。それともまあまあそんなもんなのですか。30分って結構頑張ったような気がするのだけれども。

【柴田委員】

もともと……。

【尾関委員(東北運輸局長)】

普通、だって電車に乗る時だって10分か15分前に行きますよね、我々も。そういう感覚だと、30分ぐらいまあまあしようがないのかなという。

【右近委員】

前もってリスクヘッジする時間というのは入ってないと思うんですよ、この待機には。そうじゃない、バッジもらってからの時間でしょう、これ。早めに来た人をその分待機時間に入っているわけではないですよ。

【柴田委員】

入ってないですよ。早めに来て、一応今回は例えば23時ですよと言ったら、22時半から伝票を渡す。

【右近委員】

バッジを渡して。

【柴田委員】

その前に入れさせたら、それは入っていません。

【右近委員】

それはいいということなので、これは真水で30分なので、これは何かやはりやりようがある

かなと。ただ15分ぐらいの期待値、平均的にこれぐらい待ってもしょうがない、混んでるんだからというんなら15分前でいいですけども。

【柴田委員】

ただ、その間に待っている乗務員さんといったら、本当に減りましたね。うちは本宮に工場がありますけれども、地元の車庫の運送会社さんであれば、多分点呼して、ある程度時間内ですね。全部30分ということで、1時間枠がございますので、その間には多分間違いなく来るので、この時間に入らないでお待たせすることはないです。ただちょっと遠方から上って来られる乗務員さんというのは、確かに早めにいらっしゃったりする方もいらっしゃいますし、その場合は、基本的には時間までお待ちくださいというので、もう20分待っていただいたりとかする場合も、それはゼロではないのかもしれませんが。ただ、場合によっては、場内がすいていれば、先に積んで差し上げるとかということもしますし。

【右近委員】

何しろ、待機時間というもののほうが、工夫するともっといけるのではないかなという感覚があるものですから。

【柴田委員】

基本的に、そこに確かに重点を置きました。

【今野座長】

その他ございませんでしょうか。

待機時間を少なくするためには、かなり、何時の時点で来るかというのがかなり、その前に書式化されているということですか。そうじゃなくて、来てからうまく、無駄のないように積み込むということですか。

【柴田委員】

いや、事前に。

【今野座長】

事前にね。

【柴田委員】

明日にあの店にいていただきます。つきまして何時から受け付けになりますというのは、前もって発注でしますので。それめがけて来ていただくと。

【今野座長】

いかがでしょうか。何かほかの方でも。

ご質問等ございませんか。ご意見含めて。よろしいですか。

それでは、今、いろいろご意見もご質問も出ましたので、それをいわば最終報告書という形で、事務局、担当のほうでまとめていただくというふうをお願いしたいと思います。

3. 調査事業実施報告書目次（案）構成イメージについて

【今野座長】

それでは、続きまして議題の3のほうに入りたいと思います。

議題3は調査事業実施報告書目次（案）構成イメージについてですが、事務局、まず説明願います。

〔事務局より資料3・参考資料1説明〕

【今野座長】

皆様のほうから何か、今の事務局からの報告につきましてご質問、ご意見ございませんでしょうか。報告書作成等、特にごございませんか。

それでは、事務局からの報告のように業務を進行させていただきたいと思います。よろしくお願いたします。

4. その他

【今野座長】

最後に、その他というふうにございますが、これは事務局何かありますか。

[事務局より参考資料2・3説明]

【今野座長】

事務局から、ガイドライン（案）と、それから標準貨物自動車運送約款改正にかかわる手続の状況ということで、ご説明いただきましたが、これにつきまして何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。特にございませんか。

それではないようですので、もしあれば、また事務局にお問い合わせ願いたいと思います。

それでは、議題としては、これで全体終わりますが、全体を通してで結構でございますけれども、皆様から何かあればお伺いしたいというふうに思っておりますが、何かございませんでしょうか。事務局に対する質問等も含めまして。

よろしいですか。それでは、予定の議題は終わりましたので、本当に皆様から貴重なご意見等いただきまして、ありがとうございました。

最初の議題にもありましたように、さまざまなご意見をいただきました。それを踏まえて、最終報告書（案）を取りまとめていただくということになります。各委員の皆様にご提示されるというふうに思いますので、事務局、それでよろしいでしょうか。

【事務局 及川】

はい。それでは最終案、コンサルさんと、あと事務局内で検討させていただきまして、でき上がりましたものを再び皆様にお送りさせていただきまして、ご意見を伺って、それで最終的な報告書として取りまとめていきたいと考えております。引き続きご協力よろしくお願ひしたいと思います。

【今野座長】

どうもありがとうございました。

この協議会、来年度最終年度を迎えるということになります。

トラック輸送における取引環境、労働時間改善が一步でも前進するよう、皆さんと協議してまいりたいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、本日の全ての議題を終えましたので、進行を事務局にお返しいたします。

皆様、ご協力ありがとうございました。

【事務局 佐藤】

今野先生、ありがとうございました。

◎閉 会

【事務局 佐藤】

最後に、協議会の閉会に当たりまして、福島労働局島浦労働局長よりご挨拶申し上げます。

【島浦福島労働局長】

福島労働局の島浦でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

今日、委員として参加させていただいて、また新たに勉強になったなと思っております。本当にありがとうございます。

本年度のパイロット事業にお骨折りをいただきましたS R I ロジスティクス株式会社様、また株式会社昇栄様、第2事業ではアサヒビール株式会社福島工場様、アサヒロジ株式会社様、改めて感謝申し上げたいと思います。本当にありがとうございます。

また、日通総合研究所から上田部長様に、報告いただきました。ありがとうございます。

閉会に当たりまして、幾つかトピック的なことを申し上げて挨拶にかえたいと思いますが、今日、S R I ロジスティクス八軒センター長様のご発言の中で、女性の活躍というお話がございました。福島県での数字を拾ってみますと、3年前と今で、どのくらいの女性が労働市場に出てきているかという、人口が少なくなっている中、実際1万四、五千人くらい、週20時間以上働く女性労働者が実は増えているのです。

そういうことから、いろいろな業種において、やはり女性労働者に参加いただいて活躍していただくというのが、非常に、大切なことで、皆さん取り組んでいかれるべきことなのかなというふうに思っております。

ですから、これまで男性労働者が行っていた部分についても負荷を落として女性労働者も参加できるというふうな形で、労働市場全体として元気な職場をつくっていくということが、ますます重要になっていくのかなと思っております。

それと、県内中小企業の経営トップの方のところを訪問させていただいて、働き方改革のことについていろいろと勉強させていただいております。その中で、経営トップの方からは、やはり働き方改革というのは1回行ったからそれで終わりではなくて、続けていかななくてはいけ

ないというお声があります。先の長いことだけれども、諦めずに少しずつやっていくんだというふうなことをおっしゃる経営トップの方がたくさんいらっしゃいます。私はそういった経営トップの方のご発言を非常に力強く思っておりまして、そういった社長様の働き方改革に取り組むお気持ち、この福島県でも非常に強くなってきたかなというふうの感じており、ここにご紹介申し上げておきたいと思います。

それと、こういった協議会でいろいろな先生方や各会社の方と、いろいろ話し合うということ自体が、福島県における働き方改革を進めていくパワーになっているということを改めて申し上げておきたいと思います。こういった働き方改革について意見交換できる機会が増えていくことが、ほかのところにも影響を及ぼしていくというふうに思っています。

本協議会は来年度も運営されます。県内の運送事情も踏まえた議論を引き続き行っていき、少しでも運送業界の労働時間の削減が進んでいくように、お願い申し上げたいと思います。

少し長くなりましたけれども、閉会の挨拶とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

【事務局 佐藤】

島浦局長、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を承り、ありがとうございました。

今回の協議会の議事録につきましては、委員の皆様にご確認いただいた後に公表させていただきます。予定としております。

次回の開催は、コンサルティング事業の進捗状況及びガイドラインの策定状況を踏まえまして開催時期を決定したいと考えております。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。

以上をもちまして、第9回トラック運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。

本日は、お忙しい中、ありがとうございました。