

第 2 回
トラック輸送における取引環境・労働時間改善
岩手県協議会

日 時：平成 27 年 12 月 7 日（月曜日）
13：30～

場 所：岩手県トラック協会 2 階 中会議室

◎開 会

【事務局 鈴木】

定刻となりましたので、ただいまから第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善岩手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、年末の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。

私は、本日の進行を務めさせていただきます東北運輸局岩手運輸支局の鈴木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず初めに、皆様のお手元にお配りしています資料を確認させていただきます。

全部を見て、1つの綴りになっておりますが、まず上から本日の次第、2枚目が委員名簿と出席者名簿となります。3枚目が本日の配席図となっております。その後ろに資料1がありまして、次に資料1－2、その後に資料1－3、それから労働時間の実態調査の概要が資料の2になります。その後に、これからの協議会の進め方という資料がついておりまして、続いてパイロット事業の対応方針、労働局さんのカラー刷りの資料がついております。最後に、本日の議事の中で事例紹介をしていただきます十文字チキンカンパニー様の資料と、最後の3枚が本日事例紹介の中で岩手県適正化事業実施機関から説明していただく労働時間の関係の資料となっております。

以上、不足等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

◎出席者紹介

【事務局 鈴木】

それでは、本日ご出席いただいております方をご紹介しますが、委員の方が変更になっておりますので、ご報告させていただきます。委員名簿にありますように、岩手労働局長弓委員が異動により久古谷委員となっております。

それでは、改めましてご紹介させていただきます。

初めに、岩手県立大学総合政策学部教授元田良孝様です。

続きまして、岩手県商工会議所連合会事務局長猿川毅様ですが、本日、ご連絡があり、欠席となっております。

続きまして、全国農業協同組合連合会岩手県本部副本部長照井勝也様です。

続きまして、トヨタ自動車東日本株式会社岩手工場工務部主査山本篤様です。

続きまして、株式会社十文字チキンカンパニー常務執行役員小澤和之様です。

続きまして、同じく十文字チキンカンパニー様から営業部営業課主任原翔様です。

続きまして、八ツ星運輸株式会社代表取締役小野寺正太郎様です。

続きまして、十久輸送有限会社代表取締役中平賢正様です。

続きまして、日本通運株式会社盛岡支店支店長佐久間啓文様が委員ですが、本日は代理で業務次長山田晃敏様にご出席いただいております。

続きまして、岩手県交通運輸産業労働組合岩手県連合会執行委員長柴谷正孝様です。

続きまして、公益社団法人岩手県トラック協会会長高橋嘉信様です。

続きまして、岩手労働局局長久古谷敏行様です。

続きまして、東北運輸局局長永松委員の代理で、自動車交通部長中屋敷守央でございます。

続きまして、岩手運輸支局支局長藤原博之でございます。

次に、事務局を紹介いたします。

岩手労働局労働基準部監督課高橋課長でございます。

同じく石川労働基準監察監督官でございます。

次に、岩手運輸支局輸送・監査部門宮澤首席運輸企画専門官でございます。

次に、公益社団法人岩手県トラック協会佐藤専務理事でございます。

同じく佐々木常務理事でございます。

以上、事務局のご紹介でした。よろしくお願いいたします。

◎議 事

(1) 中央協議会の状況

【事務局 鈴木】

それでは、議事に入らせていただきます。

これからの議事進行は、座長である元田教授にお願いしたいと思います。元田先生、よろしくをお願いいたします。

【元田座長】

それでは、早速議事に入りたいと思います。

それでは、議事の1番の中央協議会の状況につきまして説明をお願いいたします。

〔事務局より資料 1 説明〕

【元田座長】

ありがとうございます。1 の中央協議会の状況についてお話をいただきました。何かご質問等ございますでしょうか。

(2) トラック運送事業における長時間労働の実態調査について

【元田座長】

なければ、次に移りまして、(2) トラック運送事業における長時間労働の実態調査につきまして説明をお願いいたします。

〔事務局より資料 2 説明〕

【元田座長】

ありがとうございます。何かご質問等ございますか。

確認ですが、このアンケート調査は全部事業者を通じて行い、ドライバーの分も事業者を通じて回収していると、そういうことでしょうか。

【事務局 宮澤】

はい、そうです。

【元田座長】

前回の協議会で懸念が示された、正直に答えないのではないかということに対して、どのように対応されたのでしょうか。

【事務局 宮澤】

会社に不利になるようなことはないので、ドライバーさんにも、ぜひありのままを書いていただきたいということで周知徹底しました。

【元田座長】

しかし、ドライバーの記入したものは会社が確認し、それから提出ということですよ。

【事務局 宮澤】

はい。

【元田座長】

それではやはりバイアスがかかるんじゃないでしょうか。別途郵送で回収など、何かそういう方法もあったのではないですかね。いくら口頭であなたの不利にならないから正直に書きなさいと言っても、やっぱり会社が見るということを前提にしたら、随分違ってきますよね。

【事務局 宮澤】

全国的な流れの中で実態を調査するということで、同じ方法をやらせていただいたんですが、ドライバーさんだけではどうしても書けないような調査内容もあって、会社でドライバーさんの調査についても一部確認しながら出していただくような内容になっているものですから、会社のほうで取りまとめていただいたという状況になってございます。

【元田座長】

要するに現場の声というのを私たちは一番聞きたかったわけなのですが、そうなるのかなりバイアスがかかって優等生的な答えが返ってくる可能性が非常に高いんですよ。この方法というのは全国統一ということですが、調査としては、結果に影響

【事務局 宮澤】

調査結果を受けて、そのあたりも把握していきたいと思います。

【高橋委員】

今の意見についてですが、事業者の立場からすれば、今回、初めての試みで非常に期待しています。当社も調査対象の事業者でしたが、仕事やドライバーを指名するのではなく、配車する人間に全て任せており、圧力をかけるような形での提出はなかったと事業者の立場として思っています。小野寺委員、どう感じますか。

【小野寺委員】

圧力的なものというのは、私はないと思いますね。一番の問題点ですから、実際現場の。

【元田座長】

もう済んでしまったことを言ってもしょうがないんですけども、今のお答えは管理者の立場のお答えだと思うんですね。ドライバーさんは非常に弱い、雇用されている人は非常に弱いんです。そういう人たちの声を聞けないということは、ちょっと私は残念な感じがします。

(3) トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会の今後の進め方

【元田座長】

では、次の議題に進みたいと思います。

それでは、3番のトラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会の今後の進め方につきましてご説明をお願いいたします。

〔事務局より資料3説明〕

【元田座長】

ありがとうございます。それでは、議事3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。よろしいでしょうか。

(4) 物流の現状について ——事例紹介——

①株式会社十文字チキンカンパニー

【元田座長】

それでは、ご意見なければ、4番の物流の現状について、事例紹介に移りたいと思います。
では、よろしくお願いいたします。

【株式会社十文字チキンカンパニー 原主任】

皆様こんにちは、十文字チキンカンパニー営業部の原と申します。私は主に配送の業務を担当しております。本日は当社の改善事例の紹介ということで説明させていただきたいと思えます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の説明内容なんですけれども、大きく3つに分けて説明させていただきます。そして、最後に質疑応答の時間を設けたいと思います。私の話の中で疑問に思ったことなどを何でもご質問いただければと思います。

それでは、改善事例の前に、当社のような鶏肉、チキン業界がどのようなことを行っているかというのを初めにお話しさせていただきたいと思います。

まず、日本のチキンの産地についてです。実は、ここ岩手県は全国で第3位の生産量を誇っています。全国を生産羽数は約6億5,000万羽、九州での生産が非常に多く、1位が鹿児島県、2位が宮崎県、その次に岩手県が第3位で年間1億861万羽の生産羽数となっております。九州ではチキン南蛮や水炊きなどがご当地料理として定着しています。しかし、岩手では鹿児島、宮崎と比較するとそれほど正直鶏肉が目立っていないかなという印象があると思います。ここでは、岩手県が鶏肉の一大産地になっていることをご確認いただきたいと思います。

続いて、岩手県の農業産出額についてご説明します。岩手県の農業産出額は全国で第11位、約2,400億円。1位はお米ですが、鶏肉は2番目に大きい産業となっております。お米は県南中心ですけれども、鶏肉、ブロイラーはというと県北地方が中心となっております。そのため、鶏肉産業は県北地域でも非常に大きな産業となっております。県北地域では葉タバコやりんごなども生産が盛んですけれども、産出額で見るとブロイラーが突出して大きい額となっております。そのため行政機関や市町村も協力的です。

ちょっと余談ですけれども、九州地方では地元の鶏肉の消費量もやはり多いです。九州だと1人当たりの年間の消費量が約6キロですけれども、盛岡市は4キロと、ちょっと少なくなっています。

続いて、業界での当社十文字チキンカンパニーの位置になります。当社の1年間の出荷数は約4,900万羽、岩手県内では約45%のシェアとなっております。生産羽数ベースですと県内でトップのシェアでやらせていただいております。この当社の4,900万羽ですけれども、日本全体で見るとシェアが約7%、この7%と聞くとあまり大きくないのかなと思う方がいらっしゃるかもしれませんが、全国1位の企業さんでもシェアが10%です。なので、各企業それほど差がなく争っているような状態になっています。

続いて、当社の概要についてです。資料にある赤い丸の部分は農場です。鶏を育てる農場がある位置がこの赤い丸になっています。このオレンジの部分が農場で育てた鶏を加工する加工工場になっています。このように生産者でいえば岩手県県北が中心となっております。

続いて、本社の事業内容について説明させていただきます。当社の事業ですけれども、一言

で言うと、鶏肉をつくるために必要なことは全て自社で行っております。ちょっと順番に説明したいと思います。まず、我々これ種鶏と呼んでいるんですけども、皆さんがふだん召し上がる鶏肉の、まず親鳥を育てます。親鳥を育てると卵を産みます。この卵を孵卵場と呼ばれるところで孵化させます。ちなみに現在当社では1日約17万羽のヒナを生産しています。このヒナを次にこの飼育農場で育てていきます。50日くらい育てた鶏を、加工工場で製品化、鶏肉の状態にして、製品を出荷するという流れになっています。

この出荷先ですけども、当社はスーパーさんに直接納品しているわけではなくて、当社から鶏肉を専門に扱う商社様に出荷していますので、当社の次に商社様、商社様はスーパーさんに流通しているという流れになっています。当社の製品は商社様を経由して大手のスーパー様やレストラン、居酒屋などの外食産業、加工食品業者様にもご利用いただいております。本日の改善事例で紹介のありましたカツミ様も当社製品を月間で約60トンから70トンほどお取り扱いいただいております。

そして、途中で枝分かれしているんですけども、この鶏ふん処理。農場で鶏を育てるとふんをします。このふんを自社の肥料工場で肥料化したり炭化处理したりして、鶏ふん肥料で販売しております。実は現在はこれを肥料以外に発電に使おうというプロジェクトを今進めております。来年の4月に発電所が完成しまして、9月に営業運転の予定となっております。

そして、加工工場も、久慈工場というのが今当社であるんですけども、その久慈工場も増設工事が決まりました。今月着工し、平成29年11月に稼働予定となっております。完成後は日本一の処理能力、1日当たり約9万羽の処理能力を持つ加工工場となります。

以上がチキン業界から当社までのご紹介です。

ここから、当社の輸送状況の概要を説明させていただきます。ここから輸送についてのお話になります。

親鳥の生産から製品の出荷まで一貫して自社で行っておりますので、それぞれの段階で輸送が必要になります。この表ですと、ほとんど10トン車の台数となっております。まず、全体では1日合計約延べ200台の輸送となっております。①番から順番にご説明します。まず、餌が飼料会社、これが全て八戸にあるんですけども、その八戸から当社の農場、県北中心に、これが19台で3往復輸送しています。次に生鳥です。農場から加工工場まで、42台が1.3往復で輸送しています。生鳥輸送は、以前は夜間に鶏をつかまえて加工工場に輸送していたんですけども、現在は夜間のほかに昼、日中に鶏をつかまえてそのまま工場に運ぶ、よく言われるジャストインタイムというものを今試験中でございます。次に3番の鶏ふん、これが農場から肥

料工場に12台が3往復で輸送しています。そして肥料は、これは肥料工場で加工したものを肥料会社に輸送しています。続いて鶏肉製品ですね、県内に3カ所ある加工工場から鶏肉の商社様に40台ほどで輸送しています。今回は⑤について主に説明します。

1日当たり17万羽の処理となりますので、この鶏肉製品が1日約250トンになります。この250トン中、8割が首都圏、関東方面への出荷で、3カ所工場があります。二戸工場、久慈工場、そして八幡平市に県央工場、この3つです。大きく分けると、生の状態の生鮮品、冷蔵品、0度の輸送と、冷凍品、マイナス18度で輸送する2種類あります。そして、首都圏へは、例えば今日出荷すると今日の夜中から翌日の早朝にはお届けになります。先ほどチキンの三大産地のお話をさせていただきましたが、九州は首都圏に着くまで出荷してから2日かかります。今日出荷すると明後日にお届けになりますが、我々東北は今日出荷すると明日には届きますので、鮮度については優位性があります。

それでは、加工工場3つございますので、それぞれで1日当たりの重量や行き先をご紹介します。

初めに二戸工場、1日の重量は約62トンで、8台の出荷になっています。お届け先は30カ所ございます。基本は冷凍機付きの10トントラックでの配送ですが、6トン車や7トン車の使用もございます。そして、最近ではお客様が便を手配することも増えています。これも物流の効率化の一環で、この二戸工場以外の場所からも積み合わせて首都圏まで配送するということがあります。ちなみに先ほどのカツミ様は、二戸工場から出荷しています。

続いて久慈工場です。1日当たりの重量は約100トンで、14台の出荷になっています。これもほぼ首都圏への配送になっています。東北とありますが、配送ルートとしては、出荷した後に、東北、例えば仙台や郡山におろしてから、そのまま首都圏に向かうというルートが多くなっています。

最後に県央工場です。重量が101トン、台数が19台となっています。先ほどの二戸工場や久慈工場に比べて台数が多いのは、お客様が手配するお引き取りが多くなっているためです。お引き取りの場合だと1トンから8トンの出荷と、比較的少量の出荷があるので、台数が多くなっています。お引き取りが多い理由ですが、県央工場は高速のインターチェンジが近く、西根インターから約10分以内の場所にあるので、お客様も便を手配しやすい場所にあるためと考えられます。その他ですが、新潟や札幌、中部地方の静岡や愛知、関西方面の便もあります。

そして、3工場をまとめたものです。まとめると1日当たり41台、263トンの輸送となって

います。お届け先は約140カ所ございます。お届け先には、先ほどの久慈工場と県央工場と同じ場所もあり、そうするとどちらか1カ所に集約すればいいじゃないかという意見もあると思いますが、お客様の都合で例えば県央工場製品の指定があったりでそうになっているものもあります。

以上が輸送の状況になります。

続いて、当社の改善事例を紹介いたします。

最初に当社のお客様からどのような要望があるのかを説明します。まず、お客様の要望です。

お客様は発注時間に余裕が欲しい。先ほど当社から鶏肉の商社様、それで商社様からスーパーだったり居酒屋だったりに流通しているんですけども、この商社様の先、居酒屋だと大体お店が終わるのが12時過ぎだったり夜遅くだと思います。そうすると、12時過ぎに終わってから棚卸をして、例えば鶏肉を幾ら欲しいという発注を商社さんにするので、発注時間が決まるのが12時過ぎになります。ただ、我々としては早く決まった数をつくって出荷したいというのがあるので、その辺の折り合いの調整になることもあります。

続いて、お届け先指定の増加です。最近大きく変わったことは、平和島冷蔵庫、団地冷蔵庫の改修工事が入っています。以前、着先はこの団地冷蔵庫内が多かったのが現状です。団地冷蔵庫だけで約12万トンの収容能力があると聞いておりますが、その12万トンの収容先が一気になくなってしまっています。その改修工事によって、平和島以外の城南島、東扇島、あと大井、埼玉、千葉とお届け先がどうしても分散してしまっています。そうすると移動距離が増加してしまい、伴って拘束時間がどうしても増加してしまいます。

それで、着時間ですけれども、当社から商社様にお届けした後、商社様がスーパーにお届けする流れになっています。そうすると、例えば何時にスーパーに届かないと開店まで間に合わないということがあるので、時間指定というのもあります。

最後に、輸送重量の増加ですけれども、一度に12トン以上、15トンとかになってくると、1台では到底運べないので、同じ行き先でもどうしても2台必要だったりしてきています。

お客様の要望を受け入れると、ドライバーの拘束時間がどうしても延びてしまいます。このままではいけないのですが、要望と改善は相反するので、なかなか改善が難しい部分もあります。私は特にお客様の要望と運送会社様からの要望でちょっと板挟み状態になっています。

次に改善のプロセスです。

まず、運送会社様からの要望を受けて、我々のお客様である商社様に要望を出します。例えばお届け先を集約してください、着時間にもう少し余裕を持ってください、発注時間を早くお

願いますという要望を一旦投げかけます。そうすると、商社様は配送する運送会社様やお客様との調整を図りますが、最終的には改善が早くて大体2～3カ月ぐらいかかっています。この2番の調整にかなり時間がかかっている状況です。スーパーさんから、これ以上時間が遅れたら開店できないと言われていたりしているようです。

このため、当社では社員が出荷のトラックの助手席に乗せていただいて、その配送がどのようなことをしているのかという体験を行っています。その体験をもとに、大変なので何とかしてくださいよというお話をすることもあります。

続いては改善例です。

積込場所を集約した例です。左が改善前で、右が改善後になります。改善前は、二戸工場と久慈工場それぞれのトラックで同じ納入先に輸送していました。改善後ですが、配送ルートを変更して、二戸工場で積み込んだ後に久慈工場でも積み込んで、それで一気に納品するという流れにしました。改善前に戻りますが、二戸工場と久慈工場でこの営業冷蔵庫に納品した後、それぞれさらに3カ所に輸送してきました。改善後は、積み込みの時間は増えましたが、この後のおろし箇所を2カ所に減らしたので、トータルの拘束時間は削減することができ、そして台数も1台で済むように削減することができました。

続いて、お届け先を集約した例です。まず改善前ですけれども、首都圏の営業冷蔵庫に月に2回1トンずつ、この1トンずつのためだけにこの営業冷蔵庫に輸送していましたが、このお届け先を毎日輸送がある場所に集約。そうすることで、結果のトータルで見ると1カ所、2回行き先が減ることになるので、その分おろし箇所削減と拘束時間の短縮につながっていると思います。

続いて、お客様の発注時間に関する例をそれぞれご説明します。製造・出荷準備とあるんですけれども、まず、お客様の発注を基に、どのような順番で製品をつくっていくかを決めます。つくる順番と、そのあと製品を袋と箱に入れるので、その袋と箱の準備がこの製造の準備になります。出荷の準備というのは、お届け先の重量ごとにどのトラックに積むか、どのように組み合わせるかを決めるのがこの出荷準備になります。

それでは、まず改善前です。改善前は、出荷の前日の3時の時点でお客様の発注が決まっているのが70%から80%だったので、前日の段階で決まっている分しか準備できませんでした。見込みでつくって、特に生ものなので余らせるわけにいかないので、確定している部分の準備しかできませんでした。そして、出荷の当日の朝の8時によく全て確定し、9時に製造や出荷の準備を始めて、ようやく10時ごろに製品の製造がスタートして、2時にトラックが出発

するという流れでした。

改善後はお客様に、発注をこの時点で確定させてくださいというお願いをして、3時で全て確定します。そうすると、前日の段階で製造の準備や出荷の準備に取りかかることができます。出荷の当日は朝一から用意スタートで製造開始ができるので、その分、トラックも早く出発することができるようになりました。

以上、当社の事業や輸送、改善例についてお話しさせていただきました。

ここからは皆様のご質問にお答えする時間にしたいと思います。また、本日ご案内したお話の中で、改善すべき点やアドバイス、ご意見をいただければ幸いです。

それでは、ご質問、ご意見ある方、お願いします。

【元田座長】

肉の製造工程はよくわかりました。私もこんな大きな企業が地元にあると今回初めて聞いたんですけれども、卵はどうされているのか、鶏肉を生産するためには鶏を育てるための卵というのは確かにあり、そうすると卵が余るものということはないんですか。鶏を飼っている、鶏卵をつくっているときの管理では、卵の扱いはどうしているんですか。

【株式会社十文字チキンカンパニー 原主任】

卵は基本的には余らないようにつくっています。それでも余った場合は廃棄しています。卵をこの孵卵場というところで孵化させますが、その段階で有精卵と無精卵を仕分けします。そのとき、無精卵はもう廃棄になっています。

【元田座長】

わかりました。もう一つ、首都圏に物を運んで、みんな空荷で帰ってくるんですか。

【株式会社十文字チキンカンパニー 原主任】

基本的には帰り荷も決まっている運送会社さんが多いみたいです。

【元田座長】

何か乗せてくるわけですね。

【株式会社十文字チキンカンパニー 原主任】

そうです。首都圏から東北方面の荷物を積んで帰ってきているみたいです。

【元田座長】

なるほど、わかりました。どうもありがとうございました。

【高橋委員】

18ページの改善事例の①ですけれども、改善前と改善後を見ますと、私たちの常識からすれば2カ所積みでは拘束時間が延びるような気がします。2カ所で積んでルート変更をして営業冷蔵庫、この流れで拘束時間が短縮できた何か特別な理由があるのでしょうか。

【株式会社十文字チキンカンパニー 原主任】

改善前久慈工場はこの冷蔵庫に寄った後に3カ所回っていたので、計4カ所におろしていました。二戸工場も同様です。営業冷蔵庫の後に3カ所におろしていましたが、改善後は、確かに積み場所は2カ所になったんですけれども、このトラックはこのほかにあと2カ所、おろし箇所が合計3カ所で、おろし箇所を減らしたのでトータルだと削減になっているかなと思います。

【高橋委員】

ブロイラーも生乳もそうですが、大体の生産地が北は岩手、南は九州という形で、商品の一番のせめぎ合いがあるのはやはり大阪地区のエリアなんですね。そうすると、今おっしゃったように、大阪方面についてはDay 2ということは、多分ですが余裕があるので、ドライバー、事業者の立場からすると、その拘束時間の問題はDay 2であればクリアできると思います。ところが、首都圏については、このようにすごく厳しい環境で車が動いているということで、大変難しいエリアだというのは認識していますが、例えば今の拘束時間等の問題をクリアするために、まして岩手県北ですから、1カ所の工場積みの1カ所の売り先おろしであればセーフという感じは十分にあるんですが、今のままだとちょっと厳しいんじゃないかと思うんですよ。その場合、今のやり方ではもうだめですといったときに何か改善する方法とか、集荷する立場からすれば、例えば首都圏にも拠点を持っていて、そこから配送するなど対策できるようなことも検討できるものですかね。

あと、さっき言ったように、例えば大阪Day 2で商品がお客さんに届いているということ

は、大阪の人たちはみんな多分2日ものを食べていると思うんですよ。首都圏は翌日のものを食べている。品質的に一日で商品の差というのはそんなに違うものなんですかね。もしあまり差がないんだったら、九州からは首都圏に2日目で納品できて、岩手はできないのかなという単純な質問なんですが。

【株式会社十文字チキンカンパニー 原主任】

まず、物流、今、改善していくのが難しいような状況にあるんですけども、やはり先ほどおっしゃったように、ちょっと個人的な意見になってしまうんですけども、物流拠点を設けてそこから配送、輸送するというのも一つの手なのかなという思いはあります。

あと、鮮度についてなんですけれども、鶏肉をよく消費する方って、やはり主婦の方が多いんです。それで、主婦の方は何に注目するかというと、やはり鮮度、どれくらい新鮮かというのをすごい重点に置いているそうです。なので、製品化して1日たった鶏肉と2日たった鶏肉、どっちを買いますかといったら、断然1日たったほうを皆さん購入するようなので、それについてはこの1日というのを適宜やればいいのかと思っています。よろしいですか。

【高橋委員】

間違いなく味が違いますというのはわかるものなんですか。主婦の感覚だと牛乳も日付が新しいのをとりますよね。ところが、牛乳の品質というのは、賞味期限が逆に切れたぐらいが一番おいしい牛乳で、製造月日だけに終始していると、本当はおいしくない牛乳をわざわざ選んで買って飲んでいて。あまり製品に差がないのであれば、運送会社の立場からすると、発注を厳しくされるよりも、早めに出荷してもらったほうが、例えば県北に行くトラック業者が全て県北のトラック業者であればいいんでしょうが、県央や県南からも集荷に行くということは、帰ってくるだけで1日拘束されます。コスト的にも生産性から考えても高くついているわけですね。だから、運賃を上げてくれるか、もしくは、緩やかな発注方法であれば何とかありますというのか、どちらをとるかということだと思うんですけども。

【株式会社十文字チキンカンパニー 原主任】

生鮮の鶏肉を今日つくったものがいつまで販売できるのか、あるいは消費期限がいつまでかというのは、スーパーさんにとっては明日まで置いておけるのか、今日回収して廃棄するのかという判断をしなければいけないので、一日でも長いほうがメリットは多い。それからもう一

つ、1週間たってから冷凍したのと、新鮮な肉を冷凍したのとでは、ドリップ、水が出たりしますので、凍らせれば半年、1年平気でもちますが、肉を買っていただいた方々からすると、その判断をする時間も余裕がなくなるので、すぐ運んでほしいというのはそこにあるわけですね。

あともう1点、今、私たちのほうで今まで例えば2度から4度の温度で運んでいたものを0度から2度にしましょうと、あと工場の中の冷却設定も変えることによって、今まで7日だったのが8日もつようになりますとか9日もつようになりますというふうな、いろいろな試験、実験をしまして、行く行くは多分0度なら0度の指定で運んでいただけるようになれば、工場の冷やし込みの方法も考えながら、じゃあ10日間確保できるんだから配送には2日かかってもいいよねというようなこともできるように、研究はしていますが、なかなか、設備も必要なものですから一筋縄ではいかないということがございまして、お互いに協力をしていただきながらやっているというのが現状でございます。

【小野寺委員】

輸送改善例の中で、今までの2カ所、2台の車で営業冷蔵庫に納入をしていたと。それを今1台の車で2カ所を回って営業冷蔵庫に入るようにルートを変更した、1台で輸送できるようになったとなっています。この場合に、私は県南の一関ですけども、一関市の出発でさえ拘束時間を守るのが難しい。2カ所集荷して、それから直接東京市場に入るわけですが、これだけでも拘束時間が大変なのに、この改善事例で拘束時間をクリアできるんですか。

【株式会社十文字チキンカンパニー 原主任】

これは仙台にある運送会社さんですけども、積み込み後、営業冷蔵庫に行く前に仙台で1回ドライバーを交代して運んでます。図だとこのまま直接行っているように見えるんですけども、拘束時間はクリアできていると聞いております。

【小野寺委員】

それならわかります。それがいいから、私は一関でさえ1カ所、市場関係でいいですと1カ所でもなかなか難しい。拘束時間の中で運行するというのは難しいんですけども、これを1台にしたことによって、2カ所を1台でやって、本当にこれで拘束時間をクリアできるのかというのは非常に難しい問題だと思ったんですが、これは途中で1運行の中でドライバーを交代

するという改善なんですね。

【株式会社十文字チキンカンパニー 原主任】

そうです。

【高橋委員】

ただ、延べでこれだけの台数を動かしているということは、地場のトラックもあるということですよ。

【株式会社十文字チキンカンパニー 原主任】

はい、あります。

【高橋委員】

そうすると、地場のトラックが仙台で出先を持っているかといえば、それもちょっとはてなだと思うので、やはりその辺の環境を我々業者の現状を聞いてみて、いいのか悪いのか、これはもう間違いなくだめですよとかという話があれば耳を傾けて、あんまり仙台の業者ばかり使ってもらいと、我々岩手の業者として困るんですけども、やはりなかなか難しい問題だと思います。

【小野寺委員】

これだけの出荷台数があるわけですから、県北にこういう特殊な車両がこれだけのものがあるのかなと私は思うんですね。例えばウイング車は冷凍車じゃないですから、専用車ですから、そういう車両を確保するのに、やはり他県からも持ってこなければ輸送能力が出てこないんじゃないかなと思うんですね。その辺はどのように、青森や秋田、東北六県から集めて出荷したりするということですかね。

【株式会社十文字チキンカンパニー 小澤委員】

そうですね、いろいろなところからこちらにお願いしてやっているんですけども、正直な話を申しますと、我々もこういう今の出荷の体制で、「何時までに届けてほしいというのができますか」と。それで「できるよ」と言ってもらったら「じゃあお願い」と言うだけで、正直、

過去にはドライバーさんの負担がどのぐらいだとかということを考えたことがあんまりなくて、最近やっと動き始めたという状態なので、少ない休憩時間の中で岩手から東京まで走っていらっしゃる方も、正直、多分いらっしゃると思います。そこをこれから、今始めているわけで、これから改善をしていきたいと思います。

【高橋委員】

我々業者からすると、こういった話が協議会で非常に期待している部分ですね。我々のほうの立場からすると、運輸局さんも目を光らせているわけで、やはりチェックされている立場なんです。だから、やはりそういった環境を荷主さんと力を合わせてクリアできるような形でこれから一緒に改善したいなと思います。

【小野寺委員】

この協議会が始まって、宮城県の協議会で、宮城県の荷主がこういうことを言っていました。トラック事業者とは直接的な接点がないために実態がわからないと。一番私が問題だと思ったのは、トラック事業者と荷主の直接的な接点が少ないと。少ないというか、ゼロではないんでしょうけれども、少ないと。そのために実態がわからないということを、荷主側の人たちはそういう意見を述べているんです。

そんな中で、今ここに出てきた1日仮に40台分を関東方面に出荷しなきゃならないとなった場合に、それだけの台数を、毎日その1台の車で回転しているわけじゃないんですから、40台が2日あるいは3日の中で必要になってくるわけですね。そうなってくると、私たちが求めている今協議している労働時間のついては、非常に難しい問題じゃないかなと。今、一関でもぎりぎりなんですよ、労働時間、1運行の拘束時間。それが今回は一関からまたさらに2時間半も県北のほうに入ってきますと、これだけでその車両のドライバーの労働時間は、5時間も消化してしまうわけです。そうなってくると、もう非常に難しい選択。やっぱり仙台でドライバーを交代するというものであれば、なるほどなとわかりますけれども、あるいはできない事業所でも、「できます」と言って関東にそのまま行ってしまうという。そうすると、やっぱり1運行の実態がわからないというのが問題ではないかと私は考えます。

【株式会社十文字チキンカンパニー 原主任】

それでは、時間になりましたので、以上で当社の発表を終わらせていただきます。ありがと

うございました。

【元田座長】

どうもありがとうございました。大変貴重なお話をいただきました。

②岩手県貨物自動車運送適正化事業実施機関

【元田座長】

それでは、続きまして、岩手県における労働時間の現状につきましてご説明をお願いいたします。

【公益社団法人岩手県トラック協会 佐々木常務理事】

では、私から説明させていただきます。お配りしている資料の最後にA 3判の2枚のものを含めた3枚物がお手元にあると思います。その資料について説明させていただきたいと思います。

まずその前に、岩手県適正化事業実施機関についてご紹介をさせていただきたいと思います。

平成2年に貨物自動車運送事業法が施行されました段階で貨物自動車運送適正化実施機関というものが創設をされ、全国的には全日本トラック協会が、地方は各都道府県のトラック協会がそれぞれ地方運輸局から指定をされている機関であります。内容的には、今現在、貨物自動車運送事業法から始まりまして労働基準法等々37項目の調査項目をもちまして、各事業所を巡回指導しております。基本的には2年に1回巡回しているわけですが、その中で、労働時間に関わる一例ということでお示しをさせていただきました。文章にするより見やすいかなと思い書かせていただきました。

まず1つは、一番上ですが、日帰り運行ということで、盛岡市周辺から県内あるいは北東北へ一般的な日帰りの運行をした場合という形をつくってみました。実際、前の日に積んで翌日の8時から9時ごろにおろすという黄色い部分ですが、朝5時ごろの出勤で、2時間半ぐらい走っておろして帰ってきてと。それで帰ってきた午後に、また次の分を積んで終了するということで、家から出て家に帰れるという形の一般的な部分です。

今お話があった部分、2つ目になりますが、2段目です。盛岡市周辺から関東圏ということで、これも一例ということでお話をさせていただきますので、高速道路560キロ、時速80キロで7時間、さらに一般道を走ってという前提で捉えております。今日の午前中に積んで、4時

間走って休んで、4時間走って休んでというパターンでいきますと、翌日の8時から9時にお届けできると。この場合、オール高速を使っていますので休息期間を十分8時間以上とれるということで、こういう運行を一番してほしいんですが、先ほど言いましたように経験的に話をさせていただければ、県内でも北半分は無理です。南のほうがようやく、さきほど小野寺委員のほうからありましたように、県南地区がこれに則して運行できるのかなというのが現状だというふうに私たちは見ております。したがって、例えば1つの例ですが、休憩時間、お昼休みと晩飯の時間を1時間ずつとっていますけれども、実際、1時間とれておらず、運転手さんによっては休憩時間を20分、30分にして走っている。それで頑張っているという形が現状の実態かなと思っております。

一番下の段ですが、一応基本的にはクリアする運行ですが、午前中の積み込み予定が何らかの事情で午後になった場合、これは3時に設定しましたが、3時ごろに遅れた場合については、到着は同じ時間、翌日の5時という時間は変わりませんので、右の下になりますが、休息期間が8時間とれないと。大概こういうところが私たち指導の中でひっかかってくる部分、拘束時間には大丈夫だけれども、休息期間が8時間に満たない、とれないということが散見されると。ちなみに、実際トラックの場合ですと、4時間走れば30分休憩というかハンドルから手を放しなさいということになっているんですが、そちらはそれぞれ各社の努力で改善されてきているなというのはありますが、拘束時間が1日16時間で収まって、休息時間を8時間継続するというのはなかなか厳しいのが現状かなと思っております。

あと、2枚目です。これは一般道路で600キロということで、単純に平均時速を48キロに、50キロではちょっときついし、40キロで今走っている車はないと思いましたが、48キロで平均時速をとりますと12時間半ぐらいかかりますので、同じように午前中に積んだとしても、下道の国道4号線、6号線を走っていくと、休息時間が8時間とれないというのが現状であります。先ほど言いましたように、4時間運転すると30分休憩という制限がありますので、そういった部分をクリアしていくと、ここでもきつい状況が発生しているという中身です。

同じように、その午前中に積み込む11時の予定が3時に遅れてしまうと、ますます休む時間がなくなってしまい、2日目のBになりますが、休息期間が3時間ぐらいしかとれなくなるといいう状況になっているというのが実態です。先ほど言いましたように、高速を使っても出発時間がちょっとでも遅れると、1つの改善事例すら守れないというような状況にあって、努力とすれば先ほど言いましたように休憩時間を減らすとか、スピードリミッターがついていますのでスピードには限界がありますし、スピード違反して走れというわけにはいかないものですか

ら、このぐらい長い走行ですとスピードは80キロがぎりぎりの上限ということになるかと思っています。

そういったことで、岩手県、先ほど言いましたようにオール高速を使っても厳しいというのが全体中で言えるのかなと。なおかつ、下道を走るという事情の話をすれば、なおさら厳しい状況だというのが私たちの指導の悩みでして、ただ単に高速を走れとも言いづらい部分がありますので、早い時間に出していただいて、翌日着けるということでできればいいなというふうにずっと思って指導しております。

最後の下、2枚目の下ですが、これは実は路線便というか宅配ですね。ヤマトの宅急便ですとかターミナルで荷おろしする路線の業者ですが、路線の業者は夜8時9時に積み込みして出発するんですが、明日の朝、早朝に着けば、夜まで今度は逆に運転手さんは解放されますので、こっちは夜中しか走らないんですけれども、運転手さんの労働環境とすれば、朝荷物をおろしてしまえば、夜の7時ごろまでは十分に休息時間をとれるという状況もありますので、一般の荷物とこの路線の荷物というものの運行の流れは違うということも、ぜひこの機会にご理解いただければいいのかなというふうに思います。

先ほど言いましたように、高速道路がずっと通っていますので、高速を使えば時間内に適正にはと思う部分もあるんですけれども、いざ沿岸のほうに行ったりすれば、この積み込み時間の遅れと同じような事情になるというのが現状であります。盛岡と沿岸まではトラックですと2時間ちょっとかかりますので、午前中積む予定が午後になれば、これがますます遅くなると、こういった状況であるというふうになっておりますので、ここは私たちも、大変ながらも何とか運転手さんの労働条件がよくなるように指導している状況でありますので、この機会にぜひご理解をいただければと思います。

簡単ですが、私のほうからの状況の報告とさせていただきます。

【元田座長】

ありがとうございます。今の説明に対しまして、何か質問等ございますでしょうか。

【高橋委員】

荷主さんでも頭を悩ませていると思いますが、例えば荷主さんから県ト協に、こういった運行内容の問い合わせに対し、適法かどうか対応してくれることはできますか。荷主さん、乗務員さんのいろんな事例を説明してもらったんだけど、うちの場合はこういうふうな形で運

行しているけれども、どこか改善が必要なのかというようなことは。

【公益社団法人岩手県トラック協会 佐々木常務理事】

事業者から相談があれば対応できると思います。

【高橋委員】

基本的に事業者から。ぜひともそういった形で県ト協を活用していただければと思います。

【元田座長】

ほかにございませんでしょうか。実態のお話で、いろいろと問題があるということでまとめがあったわけですが、この件についてはよろしいでしょうか。

それでは、あと全体のことについて、何か委員の皆様からのご意見、あるいは事務局のほうで予定していたもの、ご説明等あればお願いしたいと思います。どうぞ。

【柴谷委員】

運輸労連の柴谷でございます。

実は先週、東京で当組合の役員全員が集まって会議を開きました。各都道府県で開催されております協議会のさまざまな経過についての報告なども出されましたが、先ほど事務局の説明の中にもありました、パイロット事業にも実は期待がされております。概要にドライバーの長時間労働を抑制するため、関係者、括弧として運送事業者、発荷主及び着荷主と記載がされています。実は先週の会議でも多くの委員から着荷主の関係に対するご発言が多くございました。トラックドライバーの運行、長時間にわたっている運行の改善を求める場合、発荷主だけの問題では、解決は十分にできないだろうと。よって、着荷主の対応として、こういった協議の場に参画をしていただきたいという多くの要望が出されました。中央から、各県のこの協議会の開催に当たって、労働者側委員からぜひ発言しておいてほしいという話がありました。現実的に着荷主からのオーダーが大きな影響を与えておりますので、ぜひ、着荷主との関係も無視できない課題としてあるということをご理解いただきたいと思います。

例えば、先ほどの十文字チキンカンパニー様の事例の中でも、商社様がそこに関わってまして、そこから発注をされている状況になっております。直接荷物をおろす部分もそうでしょうし、それから、おろし先の客が必要とするオーダーを取りまとめてその発荷主に流すところ

を含めて、やっぱり発着一体的になっていければなと思っております。

【元田座長】

ありがとうございます。大事なお話なんですけれども、どんな内容の対応が可能か、ちょっと事務局のほうで協議等お願いしたいと思います。

あと、いかがでしょうか。あと、何かご意見いかがでしょうか。なければ、私のほうで議事が終わりましたので、司会をお返ししたいと思います。どうもありがとうございました。

◎閉 会

【事務局 鈴木】

長時間にわたるご議論で貴重なご意見を賜り、ありがとうございました。また、十文字チキンカンパニー様の小澤委員様、原主任様、本日の事例紹介につきまして、お忙しい中いろいろとご準備いただきまして、大変ありがとうございました。

これで本日の協議会は終了させていただきます。

また、次回開催につきましては3月を予定しておりますが、詳細については追ってご連絡させていただきます。

本日はありがとうございました。