

第2回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

宮城県協議会

日 時：平成27年12月11日（金曜日）
13：30～

場 所：（公社）宮城県トラック協会 3階会議室

◎開 会

【司会 今泉】

お待たせいたしました。

ただいまから第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善宮城県協議会を始めさせていただきます。

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。

私は事務局を担当します宮城運輸支局輸送監査部門の今泉と申します。本日の司会進行役を務めさせていただきますので、どうぞよろしく申し上げます。

また、本日は、報道関係者の方が取材に来られていますので、よろしくお願いいたします。

それでは、初めに、本協議会の委員の方々のご紹介でございます。時間の都合もございますので、お手元にお配りしております資料の委員名簿、出席者名簿、配席図をもって紹介にかえさせていただきます。

なお、今回委員の方に異動がございました。お手元の委員名簿のほうをご覧ください。下から3段目の宮城労働局長の土田委員から尾形委員に今回変更となりました。後ほどご挨拶を頂戴したいと存じます。

また、本日は、アイリスオーヤマ株式会社本部工場長兼角田工場長の清野寿生様の代理で高野英夫様、公益社団法人宮城県トラック協会会長の須藤弘三様の代理で専務理事の吉田雄三様にご出席いただいております。

以上、出席者の紹介とさせていただきます。

◎挨拶

【司会 今泉】

それでは、宮城県協議会の開催に当たりまして、尾形宮城労働局長よりご挨拶を申し上げます。

【尾形宮城労働局長】

初めまして。宮城労働局の尾形でございます。

紹介に預かりましたとおり、私、土田の後任ということで、この10月1日に着任したばかりでございます。前任の土田同様、どうぞよろしく申し上げます。

一言ご挨拶申し上げますが、トラック運送業は、労働時間が長いと残念ながらそういう評価になっておりまして、原因を考えますと、いろいろな荷主様へのサービスの中で手待ち時間といたことが生じているといったような話もありますし、やはりこれは運送業の方々だけで長時間労働を改善するということがなかなか難しいというようなことがございまして、このようにより広い関係者の方々にご参集いただく形で環境整備をどうしようかということを考える場が設定されたというふうに理解しております。荷主の皆様や事業者団体の皆様、それからこの協議員の運輸の皆様方とも連携しながら、運送業の労働時間の問題について理解を深めて改善が図られるように、そういう具体的な機運を醸成していくということが大事だと思っております。土田同様私も努力してまいりたいというふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

第1回においては、いろいろなご意見、特に実態調査についてのご意見があったというふうに聞いております。今日は皆様方からいろいろ実情などもご紹介をいただいてご議論いただくということでございます。議論の発展を期待しておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

長くなりましたけれども、これでご挨拶にさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【司会 今泉】

はい、ありがとうございました。

それでは、これより議事に入りますので、報道関係者の皆様におかれましては、これ以降のカメラ撮りはご遠慮お願いいたします。

次に、お手元にお配りしております資料のほうを確認させていただきます。

議事次第、委員名簿、出席者名簿、それから配席図、次に自動車局貨物課長からの通達一枚物です。それから、資料1としまして、第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会トラック運送業の生産性向上会議、頭の部分に記載されているものです。資料2としまして改善基準告示の概要、資料3としまして「パイロット事業」の概要と今後の協議会の進め方。それから、f社のほうからのトラック出発時間管理、それからk様から第40回全国一斉アンケート調査結果、以上が資料となりますが、ご不足等、ございませんでしょうか。

それでは、早速これより議事に入らせていただきたいと思います。

本協議会の議事進行につきましては、協議会規約第3条によりまして、進行を徳永座長にお

願いたいと思います。座長、よろしくお願いいたします。

◎議 題

(1) 第2回中央協議会の概要について

【徳永座長】

それでは、次第に従いまして議事のほうを進めてまいります。先ほど尾形局長のほうからございましたように、前回、実態調査のことについて主に議論させていただいて、それに基づいて実態調査を実施していくというところがございますが、本日はその報告とともに、今後のパイロット事業に向けてそれぞれのご出席の皆様から今現在取り組まれている事例等をご報告いただきながら議論を深めていただければと思っていますので、ひとつよろしくお願いいたします。

それでは、早速ですが、議題の(1)ですが、第2回中央協議会の概要について事務局よりご説明お願いいたします。

【事務局 住吉】

事務局を担当します宮城運輸支局の住吉です。

私のほうからは、議題1の第2回中央協議会の議事概要についてご報告させていただきますが、その前に第1回目の協議会において各委員の皆様からご意見、ご要望等に対する対応について3点ほどご報告いたします。

1点目として、実態調査については事前に説明を、その際に行政も立ち会い、監査対象外であることを確認してほしいということで、9月3日に事前説明会を実施し、宮城労働局、宮城運輸支局からも担当官が出席、資料に添付されました平成27年8月17日の国土交通省自動車局貨物課長の通達に基づきまして、監査対象外であることを説明済みです。その説明した内容としましては、こちらの通達をごらんいただきまして、拾い上げていきますと、赤い文字のほうになりますが、「厚生労働省も国土交通省も調査結果を見て監査に入ったり、個別の事業者名を公表するということは絶対にいたしません。実態よりも問題のない内容で多くの回答がなされた場合、トラック業界の労働環境は日ごろ言われていることとは違って実際には問題がないものかと認識されてしまい、改善のチャンスを逃してしまうこととなります。ありのまま状況を回答していただきますよう重ねてお願いいたします」ということで申し上げさせていただいております。

次に、2点目でございますが、会社から無理な指示など調査項目が不足しているということにつきましては、中央には意見として報告しましたが、既に全国統一様式の実態調査票も作成済みということで、残念ながら反映されませんでした。

最後に、実態調査の疑問点の問い合わせは中央から直接するのかということにつきましては、特に問い合わせがなかったと聞いております。

以上、皆様からのご意見に対し、この後の議題2でもご説明いたしますが、事務局として適切に対応し、その結果、対象者からの問い合わせもなく、調査票を全て回収し、中央へ提出したところです。

それでは、第2回中央協議会の議事概要についてご報告いたします。

〔事務局より資料1説明〕

【徳永座長】

どうもありがとうございます。

それでは、ただいまの報告について何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。感想でも構いません。

今回、中央のほうで事例ということでご報告いただきましたが、こういうことを地方の協議会の中でも取り上げて、ぜひいい事例を全国発信できればということと思いますが、私の感想として一言だけ言わせていただきますが、こういう取り組みですが、これはそもそもこういう荷役作業とかそれがコスト化されていなかったとか、契約上運賃だけで取引だけをしているというところに根本的に問題があったものと前々から思ったのですが、そういう中でしっかりその部分を効率化するというところが実は物流においては一番大きいポイントになってきていると思います。これはトラックではなく運輸業界全体ですが、実は適正な原価という法律上の言い方、これがそもそもおかしいものと私自身思っていて、これだけ労働集約型の産業でありながら、1キロ運んで幾らという原単位の求め方って何なんだろうと。労働時間に対して原価が本当は決まっているはずであるのに、輸送した部分の距離だけでそれをもって適正な原価という言い方をするのはいかがなものだろうというのが前々から大いに疑問のあるところですが、そのあたりも今回の事例とか取り組みの中で、少しずつ意識改革をした中で適正な契約というものができるようになっていけばいいものと、今回の事例を見ながら改めて感じていたところでございます。

後ほど、それぞれ事例をお聞きしたりする際にまた感想を含めてご意見いただければと思います。

(2) 実態調査の記載方法及び労働時間の改善告示等について

【徳永座長】

それでは、先に進ませていただき、実態調査の記載方法及び労働時間の改善告示等について事務局よりご説明お願いいたします。

[事務局より資料2説明]

【徳永座長】

ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明に関して何かご質問、ご意見等ございましたら。いかがでしょうか。

【K委員】

この集約はいつごろできるんですか。

【事務局 高橋】

今もちろん私どもで集計はしていないので、今全日本トラック協会が委託会社にやっております。来年の第3回の協議会にはご提出できると思っております。

【徳永座長】

そのほかよろしいでしょうか。

それでは、以上で議題の2まで終わったということにさせていただきます。議題の3でございますが。

【事務局 今泉】

事務局より連絡です。先にご案内しておりましたとおり、これ以降につきましては報道関係者

の皆様におかれましては非公開ということで、大変恐縮でございますが、ご退席をお願いします。

それでは、先生、よろしくお願いします。

(3) トラック輸送の現状と課題等

【徳永座長】

それでは、議題の(3)トラック輸送の現状と課題等についてということで、各委員の皆さんから現状、課題、取り組み事例等をご発言いただくということになりますが、内容としては輸送契約の書面化などの取引環境等について、それから2番目として労働時間の短縮など運転手の労働条件の改善等について、この辺についてそれぞれご発言をいただければと思います。

事務局から追加で連絡事項があるようですので。

【事務局 今泉】

では、私のほうから、委員の皆様にはあらかじめ文書によりお願いしておき、ご発言に対して取引先の名称ですとかそういったものにつきましては匿名でお願いしたいと思います。それから、取引条件等のソフト面からも、施設などのハードの面からも結構でございます。各委員の発言内容につきましては、議事を非公開としまして、議事録につきましても要約するなど発言が特定できないような形式といたしますので、できる限りありのままの内容でのご発言をお願いいたします。

なお、大変恐縮でございますけれども、発言につきましては、時間の制約上、5分程度にお願いできればと存じます。

また、頂戴しました問題点や課題等につきまして、事務局のほうで整理しまして、また皆様と認識を共有して次回につなげたいと考えておりますので、ご理解、ご協力を賜りますようよろしくお願いします。

以上でございます。

【徳永座長】

それでは、現状をご報告いただくということで、まず最初にトラック事業者のほうから荷主さんに向けてということ、荷主さんだけでなく結構かと思いますが、ご意見等をお伺いできればと思っていますので、H委員から順番にご発言いただければと思います。よろしくお願いします。

【H委員】

発言させていただきます。

当社は、できるだけ景気に左右されない経営を目指すために食品などをつくるメーカーを中心に荷主開拓をして安定的な経営を志向してまいりました。しかし、この食品に関していえば、従来メーカーは、自前で問屋さんを組織し、店舗を開拓することによって自社の製品を消費者に届けていたのですが、いわゆる街角の食料品店というのは、今スーパーあるいはコンビニエンスストアにとってかわられまして、現実には食料品店という業態はもうなくなってしまったと言っていいくらいに思います。そうした関係で、それまで物流に関してもメーカーが自分の責任で主導して構築していたのですが、現在はそのスーパー、コンビニのいわゆる物流センター、そういったものところまで運ぶのがメーカーの責任に変わってまいりました。その条件についても、この物流センターを運営する事業者からの要請に従って運ぶというのが中心です。

物流センター内の作業を効率化するためにベンダーごとの納品時刻、荷卸し時刻や何かを細かく設定をして作業に繁閑が生じないように運営を工夫しています。

このたび当社の荷主と、同じ食品ですが、別なメーカーと共同配送しようということになって取り組むことになりました。この2つのメーカーが同じとなる、乗り合いすることによって輸送効率を上げて物流コストを下げるという目的なわけですが、この違うメーカー同士が同じ方面、あるいは同じ物流センター、店舗に対して相乗りすることによって、積載率を向上させて、これまでの合計の運行台数を減らすことによってコストダウンを図ろうとしたわけであります。

しかし、そのメーカーの営業サイドからの周知が不足していたのか、いざ納品すると「一遍に持ってこられても仕分けもできないじゃないか」と、「そんな勝手なことするな」みたいな形のクレームが物流センターからつきまして、今現在はまたももとの別系統の輸送に戻して共同配送というものは今有名無実化しております。

これはただ単に営業サイドのミスかもしれませんが、我々が着荷主となる届け先の物流センターというのは現在流通業者自体が運営する場合がありますが、場合によっては物流センターの設備、運営、それからその先の運送まで含めて委託をする3PL、いわゆるサード・パーティー・ロジスティクスという、事業者がそれを運営することがだんだん増えてきております。この場合、流通事業者よりもより物流センターそのものに特化した業態ですので、効率を追求するという意味では流通業者以上です。先ほど徳永先生から輸送、トン、キロだけで切

るのはちょっとおかしいのではないかというお話もありましたけれども、3PLの場合にはその物流センターを通過する商品の価格に対するパーセンテージで利用料、料金が決まるというのが一般的なようです。そうなりますと、委託する側としては売り上げに対して物流経費というのはパーセンテージで区切られますから、非常に管理がしやすい。ところが、そのパーセンテージの中には施設の償却、人件費もあります。その下の運送のコストもあります。それらを一くりにされるものですから、やはり自分のところのセンターの経費が先で運送のほうはしわ寄せを受けるというのが今の実態のように私は思います。

そういう厳しい管理のもとですので、支店の上屋の物流センターに届かないと場合によってはペナルティーを科せられる場合もありますし、金額的なものではなくてもメーカーに対して利用している運送事業者の品質が悪いというような形でのマイナス評価をされてしまいます。そういったことがありますので、ドライバーとしては決められた時間にきっちり入るというのはこれは原則なんですけど、その途中の渋滞や何かのことを心配すると、どうしても早目早目に着こうとする。これがやはり無用な荷待ちの時間になってしまうというのも現実としてあります。

こういったものをなくしたいのではありますけれども、ではどこにそれを求めたらいいのかという問題と、荷主に言っても、やっぱり荷主のほうの方が力関係で流通事業者よりも今弱い立場にありますので、それを言うわけにはいきません。では、物流センターに直接言えるのかとしたら、それは取引関係が直接あるわけではありませんから、それは話として筋が通らないということです。どこにも持っていきようがないというのが現状です。物流センターそのものも、別に違法なことをしているわけじゃないし、悪いことをもしているわけでもないです。効率的に運営をしてコストを下げ、それが売価に跳ね返っていくわけですから、それがひいてはやはり消費者の利益になっているでしょうし、それは称賛されて当たり前のことだと思うんですけども、やはりその間をつなぐ我々トラック事業者が、じゃどこにその解を求めたらいいのか。これを先ほどの告示違反だとか違法だということに単なる取り締まりだけを受けるとするのは、私としては理不尽だと日ごろ思っております。

時間ですから、以上でございます。

【徳永座長】

ありがとうございます。

それでは、引き続きI委員、よろしくお願いいたします。

【I 委員】

私のところでは、主に冷凍食品とか生鮮食品の輸送、あと平場関係ではステンレスの配送をやっております。一番は問題が残るのは、やはり冷凍食品と生鮮食品の輸送の問題なんです。特にオリンピックが決まり、東京湾がまた再整備されるために冷蔵庫の解体とか今までのところを閉鎖したために違う冷蔵庫に集中させるというところが非常に困っています。前の日の夕方に順番をとっても、もう行ったら50台待ちとか60台待ち。その日にとったら、朝に順番とったら夕方まで荷卸しできないというくらい集中している状況です。特に、月末と月初め、通称冷蔵庫の期変わりといいます、これは昔の商慣習がいまだに残ってしまっていて、1日入れた分も1週間入れた、2週間入れても同じ料金なわけなんです。だから、どうしても月初めに入れて15日前に出すという、その2週間ずつのピークにかなり集中するわけです。これは日本全国から集中してくるわけです。だから、そのために待っていますが、路上駐車が大半です。トラックが待っているスペースが全くない状況です。土地の高いところですから、そういう駐車場を設けるにもやはり冷蔵庫側としては金、コストのかかる問題だと思うのですが、だからこれをもう少し何とか改善を、特定日に集中しないということを私は日ごろから行政指導してほしいと訴えているところですけども、我々が幾ら声を大にしても耳を貸してもらえないのが現状であります。

それと、やはりもう3K産業と言われる中で、冷蔵庫で働く人たちもどんどん日本人は高齢化、そしてあと外国人です。そのために作業効率が結構悪くて、仕事がどんどん遅れていくわけです。やはり安くしたいという冷蔵庫側の考えでしょうけれども、能力に応じた受注をしていないわけです。

これはこの前のことですが、荷卸しに行きましたらパレットがないから待ってくれということです。出庫してあいたパレットができて初めてそれを使って入庫するという、全くもう無茶な受注です。だから、これもやっぱり特定日に本当に集中しないやり方、私は西日本と東日本でピークの日をちをずらすとかそういう方法もいいのではないかと考えております。あとは、日本を半分にして、北と南であればそのように分けるとか、今は全く無駄な労働時間になってしまっています。ただ見ているわけですが、前の車が移動したら、移動するというのが現状であります。携帯電話の番号を教えて冷蔵庫から呼び出しになるまで待っていなさいということです。

あとは、生鮮食品の場合は高速道路を使って石巻から行くとするとなら大体4時間から4時間半

ぐらいで東京ですけれども、蓮田とか大谷のパーキングで休もうとするともう駐車場が満杯で入れない状態になっています。だから、これは深夜の割引を待っているために12時までおりないようになっているわけです。だから、その深夜の割引時間帯も例えば21時から朝方5時までまでの時間の拡大をすとか、そのようにすればそういう駐車場の渋滞はなくなると私は思うのです。

あとは、若手ドライバーが今なぜ我々のところに来ないかという、やっぱり3K産業と言われる割には給料が安いわけです。そして、ドライバーの重要度がどんどんやっぱり管理でなくなってきました、とてもじゃないけれども、うちのところにも面接に今年5人も若い方が応募したのですが、乗務基準とかいろいろ説明しますと、そんなに厳しいのであればとてもドライバーやっていくことできませんという答えです。やっぱり一番はコストに見合った労働対価を得るためにも、運賃をやっぱりいただいて、それを給料として払っていけるようになればいいのですが、今のままだと労働時間の短縮によって生じた給料が下がった分をどこからか補充してあげないと、やはりドライバーは来ないのではないかと思います。昔はいっぱい働いていい車に乗って自分のうちも建てたという人がいっぱいいたわけですが、今その夢はもう全然実現できるような業界ではなくなってきたわけです。あとは、教育の問題でいうと、ちょっと語弊残りますが、やっぱり我慢のできない若い人たちがどんどん増えているということです。

あとは、どうしたらいいかという、もう少し休憩時間と休息時間の時間の、4時間で今は分けてありますけれども、これの変更を、せめて2時間位にしたほうが私はいいものと思っています。やっぱり眠くないのに寝なさいと言わなければならないし、眠いのに寝ないで帰ってきなさいという指示もしなければならないわけです。安全は最優先ですが、そうすれば違反にならないで済む問題も結構あるわけです。だから、その辺をもう少しドライバーの裁量でできないものかとは思っております。このままでは、私は本当に、特に長距離輸送の場合はもうドライバーがいなくなると本当に危惧しております。朝出て夕方帰ってくる仕事でしたら若い人たちがくるのですが、もうほとんど長距離だと言うと「うん」という人はもういなくなっています。これは本当に輸送業界だけじゃなく日本の問題として皆さんとともに取り組んで解決していきたいと私は思っています。

以上でございます。

【徳永座長】

ありがとうございます。

それでは、引き続きまして、J委員、お願いします。

【J委員】

まず事前議題と申しますか、課題でもあります運送契約の書面化と労働時間の短縮についてお話しさせていただき、その後に、現状の運行状況についての意見について若干お話しさせていただきたいと思っております。

運送契約の書面化、取引環境の改善についてですが、当社の荷主は多数の業種があり、あえてここでは控えさせていただきますが、荷主については、当社の場合は各メーカーを指しますが、当社は荷主との運送契約は締結しています。しかしながら、当社においても当社の協力事業者においてもですが、配達先としては各卸店、小売り、各メーカーの物流センターになりますが、そこでの付帯作業、これは車上渡し以外の業務に対する作業であり、フォークリフトの運転等も含まれますが、こういった作業は、現実、当社においても発生しております。主に製品に対して検品用バーコードラベルの貼り付け作業や製品別に仕分けるはい替え作業、格納棚に納入する作業、また、配達先や荷主専用パレットに移し替える作業が発生しております。これについては一部料金を収受しているケースもありますが、メーカーから特別配送料として、手荷役作業に対する収受料金をいただいているケースもあります。しかしながら、こういった付帯作業については、当社のみならず、実際には恒常的に発生していると認識していますが、一方では物流現場の慣習であると思います。今あらゆる観点から見直す時期が、当社も含めてようやくきたと認識しています。

次に、労働時間の短縮になりますが、これは運転手の労働条件の改善に直接つながる話ですが、当社においては県内14営業所を対象に配送時間帯を調査しました。調査対象者は実際に現場で配車担当をしている者、メーカーのオーダーを直接受注しトラックを手配している者、協力事業者の担当者、事業者から直接苦言を受けている者、こういった者に対して一人一人確認しました。調査の内容につきましては、朝一、これは早朝の時間帯指定であり全体の12%になります。朝一の時間とは主に6時といった時間です。よく午前指定というオーダーがありますが、これは午前中であれば早ければ早いほうが良いとされており、逆に遅くとも11時までに入らなければ昼の時間帯に掛かってしまうことから、遅くとも11時から12時までの時間帯を午前指定として私どもは認識していますが、これについても全体の68%です。従って朝一配、午前指定とは朝6時から11時までに入車しなければならない、これが全オーダーの中で80%もあり、配送時間の大半がこの時間帯になっているということです。そのほか、午後に荷受している配達先もありますが、これは午前配達も可、午後配達も可という配達先であり、全体の約1割の

10%程度です。最終的には午前配達に8割、午後配達に2割といった内容になりますが、このような配達時間の中で、運転手の待機時間は常に朝一に入車した場合、先程朝一とは朝6時に入車する場合と言いましたが、それでも入車後は1時間から2時間ぐらいは待機させられているというのが現実であります。また11時ぐらいまでに入車する場合も午後2時から3時まで荷卸しに掛かるなど、やはり、入車の時間帯によっても非常に込み具合が違います。

往々にして工場から直送している車両、これは長距離貨物の輸送ですが、夜間に車両が到着しているケースが多く、特に地場便や市内便などの県内から到着する日帰り貨物の輸送については受付順により、必然的に後回しとなり長時間待機するという内容になっております。それ以降についても、配送先の混み具合によって6時間や7時間ぐらいつまみ待機させられているという状況です。

こういった状況を踏まえ、現行の運行状況についてですが、車両の待機時間は当社も同様ですが、配送量としては月末が多く、これは持ち込みの需要も入っていますが、荷主の需要により大きく変わります。納入数量の多い日は車両の台数も多く、待機時間も長く、極めて配送効率が悪化しています。先ほど他の委員からも話がありましたが、これから年末を向かえ、月末や月初めについては配送先での待機時間によっては、配達先の構内に入車することさえできずに路上待機し、駐車違反で捕まる場合も決してないとは言いきれないと思います。

しかし、こういった状況について、荷主担当者に話をするものの、一向に改善が図れていません。これは荷主の営業担当者が配達先に対して実際に話ができないためです。配送効率を改善するにも物を売る側の立場である荷主と買う側の立場である配達先との関係があります。そこで需給バランスを調整し、一定の物流量にできればいいのですが、現実には非常に難しい課題であると認識しています。当然消費ニーズは購買量で変わりますので、やはり改善策としては、今の仕組みの中で考えていくしかないと思います。

具体になりますが、配達先の環境改善については配達先も物流現場でありますので、例えば、接車バースを拡大するとか、フォークリフトの台数を確保するとか、様々な課題があり、これについて何かしら検討改善していかなければなりません。ただし、弊社においても労働力を充足できないという同様の課題があり、今まさに非常に厳しい問題と認識しています。

しかし、この状況のままであれば、現場ではいっこうに車両の回転が上がりません。やはり、そこは受入の時間帯を調整しなくてはなりません。オーダーの中には急送品扱もありますが、実際に早朝、朝一、午前といった時間帯に車両が集中していることから、配達先自体が荷卸能力を超えて飽和状態になっている場合があります。これについては配達先の事情も

多々ありますが、いずれドライバーについては、ただ待つだけの状況にすぎません。

そのほか、製品のパレット化についてですが、今は推進化され一貫パレットも多くなってきていますが、まだまだ手積みや手卸しがありますので、今後もどんどんパレット化を推進しながら、マテハン機器等の適切な導入や活用なども検討されれば互いの労力不足や物流のキャパ不足と言った部分的ではありながらも物流の効率化につながる手段ではないかと思えます。これから当社につきましても同様に効率化については努力していきたくと考えております。

最後になりますが、当社も物流現場としての物流センターであり、これは配達先においても同様ですが、これまでも複数の潜在的な問題が山積していたと思っておりますが、どちらかがどうという話では決してないと思えますが、やはり受動的立場としては、常にトラック運送事業者がただ現場で待たされていることを鑑みれば、これらも物流の負のスパイラル的な要素として、現在ドライバーが集まりにくい事由の一つになっていると思えます。何とか喫緊の問題として、今後も取り組んでいきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

【徳永座長】

どうもありがとうございました。

以上、お三方からトラック事業者としての現状を報告いただきましたけれども、いずれも非常に厳しい状況ということかと思えますが、次に荷主側のほうからということで、荷主側で配慮されている点、連携等についてご意見いただければと思えます。

順番にD委員のほうから順番にお願いしたいと思えます。よろしく願いいたします。

【D委員】

私どもの配送、輸送関係は関連会社のほうで一括してやっているということもありますので、出席させていただく前に少し話をさせていただきたいのですが、その中で、やはり荷主側として配慮しなければならないというのは、輸送のオーダーについて計画的に行わないと非常に大変だということは、非常にこれまでも言われています。急なオーダーになると、中継基地とか距離とかいろいろ調整きかない場面が非常に出てきます。結果、非常に無理な輸送になってしまうことが多いというのも言われておりますし、それからあと帰り便です。片側だけじゃなくて帰り便とのセット輸送の計画も可能となってくると、運送会社さんの効率的な経営にも貢献できていくのではないのかなというようなこともありますので、荷主側としてはやはりきちんとした計画性を持ったオーダーを今後もやっていかななくてはいけないだろうと私も非常に考

えております。

それからあと、先ほど委員の方からも話があったのですが、非常にやはり運転手さんの確保が難しくなっています。その中で、やはり長距離の運転手さんの確保が非常に難しく、高齢化になってきて、その方々が退職をしてしまうと長距離を運転する方がなかなか出てこない状況です。特に若い方、先ほど少し言われていましたけれども、時間的にやはり朝8時とか9時から始まって夕方に終わる仕事じゃないと就かないと言われていました。非常に厳しい状況なんではないかなと感じていますし、そういったところを改善するためには時間で拘束時間が長いというものが大きなネックになっているようですので、そこを改善できない、1回の拘束時間を改善できないということになれば休日等でその分をカバーしていくしかない。その辺は、もうやられているかと思いますが、配慮し、運転手さんを確保していただければと思います。

いずれにしても、荷主側とすればできるだけ運送会社さんの負担にならない計画的にオーダーを行っていかなくてはと考えております。

簡単ですけれども、以上になります。

【徳永座長】

ありがとうございます。

それでは、引き続きましてE委員のほうからよろしく願いいたします。

【E委員】

eでございます。

私どもは工場でございます、大きな製品を主に輸送しているという状況です。イメージ的には、1日約100台、100名の運転手さんがeに出入りしているという工場でございます。

事前のお問い合わせの案件でございますけれども、まず運送契約の書面化ですが、結論から申し上げます、私どもの輸送を管轄する主管会社というのがございまして、これは私どもの直接的な子会社ですが、そこと当然書面による契約、覚書を交わしておりまして、さらにその主管会社である私どもの子会社と協力会社十数社ございますけれども、そことも契約書及び覚書等で料金を提示した形で料金表に基づいたお支払いと、それから当然支払いにつきましては、当月締めの翌月現金です。これも協力会社さんに対して全てスルーでガラス張りでお支払い申し上げているのを確認しております。ということで、書面における確認を全てしているということになります。

それから、あとは労働時間の短縮、労働条件の改善等々についてですけれども、これも主管会社、それから協力会社から確認をとりましたが、基本的にはデジタコなどにある勤務時間の把握と、あと柔軟に相談ベースですが、高速道路の使用等も応相談という形で労働時間の減縮にできる限り取り組もうということにしておりますし、また天候の悪いときは消費地での荷着おそれの等々がある場合は、事前に本社の営業部門も含めて鉄道コンテナ等の代替手段をとるとか、とにかく本社の営業と私どもの工場と、さらに私どもの主管の輸送会社と、さらに協力会社と、ここの連絡を相当密な形をとるようにしております、事前の情報開示含めて荷着時間の調整も可能であるならば、できる限り密着することによって運転手さんの負担の軽減に少しでも繋げればということをお願いしております。

安全面、当然私どもの工場の中での対応になりますので、相当安全には厳しく、うるさく指導しておりますので、入庫のトラックの基本ルールの徹底というの、これも機会を定期的に設けてかなり厳しく教育を運転手さんを集めて行っているという状況でございます。

基本的にやっぱりコミュニケーションが一番大事だと思っておりますので、私どもの子会社の主管会社とあと十数社の輸送協力会社さんとは、毎月1回、当社の販売状況とか生産状況とか、あるいは操業状況等の情報交換も含めて、あるいは協力会社さんで起きているさまざまな問題、輸送上の問題等々、こういった情報交換をできる限り毎月1回行うことによって意思の疎通を図り、そういった意味ではさまざまな条件の改善、環境の改善につなげるべくという形で動いております。

そうはいつでも、やはりなかなか運転手さん不足という形で、私どもの先ほど申し上げた1日100台ぐらいのトラックが入ってくるんですけれども、実際私どもの工場全体の中からはいきますと約半分ぐらいのウエートです、トラックは。残りがJRのコンテナとかそういった、あるいは船積みのバラ輸送とかその他輸送になっています。ということなので、最近でやはり我々ちょっと場内、社内でも議論になっておりますのは、やはりトラックに一定の傾斜はしておりますが、今後将来的なことを考えますと、モーダルシフトの通信、テストコンテナ輸送のさらなる促進とか、あるいは最近始まっていますが、内航船の輸送等々、運賃の問題とかあるのですが、余りにトラック等々に負荷がかかり過ぎるという状況が続くのであるならば、ある程度その他代替輸送へのシフトというものも考えていかなければいけないというのが社内では最近議論になっているということでございます。

ちょっとご参考になるかわかりませんが、こういった形で私ども参加させていただいておるんですけれども、果たして今まで出ているようなお話の皆さんの窮状と照らし合わせ

たときに、私達みたいな例がどこまでご参考になるのかなといささか疑問の部分もありますが、何か情報としてお役に立てばということでお話し申し上げました。以上です。

【徳永座長】

どうもありがとうございます。

それでは、引き続きましてF委員、よろしくお願いします。

【F委員】

簡単な資料をつくらせていただきましたので、トラック出発時間管理をご参照いただければと思いますので、よろしくお願いします。

こちらは当社のホーム工場になります角田工場での表題に対するの取り組み事項になります。次のページをお願いいたします。

当社も昨年、一昨年前までは間違いなくドライバーさんを待たせていた事例があります。実際、待機時間が本当にご迷惑をかけているという認識も社内には確かに薄かったところがありました。これを去年ぐらいの取り組みとして、下の事例を簡単にご説明させていただきたいと思えます。

主語は運送便の出発時間をしっかり守っていこうというのを主語に、大きく2つの取り組みをしました。

まず、1点目はマトリクス、社内の、構内の改善ですけれども、マトリクス管理による見える化。トラックを待機させない。入庫時間の把握と出発時間の管理をして、優先順位の共有を全員でやっていくということです。2つ目の改善としましては、現場作業の優先時間を変更しました。そんなこと等を努めました。

次のページをお願いしたいと思います。

簡単にですが、マトリクス管理をどんな管理をしたのかということなのですが、これが簡単な角田工場の見取り図になります。まず、右下のほうが出荷の配送事務所になっておりまして、下が出荷のほうのバースになっております。当社の得意先ごとにチームがいろいろ編成されています。そんな形でチームごとに伝票管理をしたり、ちょっとした机を置いたりという中での進捗などを行っている状況で、今まではそのご地元の管理場所、ちょっとした事務所が離れていたのが現状でした。これをホーム近くのところ1カ所で集中管理をいたしました。それが下の写真になります。こんな形で5チームあるのですが、1カ所にまとめることによっていろんな

運送便、または県別配送、いろんな形がありますが、もともとはチームが主語だったのですが、改善後は運送便を主語にしました。それで、運送便ごとに右側の端のようにチーム名が入っているのですが、運送便のチームがあります。それが終わりますと、バインダーをひっくり返しまして終了という形になります。この入れ物には、出荷バインダーに出荷指示書であったり荷札というものが入っておりまして、それをもとに現場の作業者が物を集めます。このような見える化をしました。

次のページをお願いいたします。

どうして時間管理をしたのかということなのですが、5チームある中で、今まではやはり自チーム優先の作業になってしまっていました。ですので、例えばこの事例にあるように、2番目の当社の根元チームが仕事を7時、7時半に終わってから、隣の終わっていない松岡チームに応援に行くというような現状でした。確かにこの状態ですと本当に早い路線便とかの7時とかに出さなくてはいけない便が遅くなってしまいうという現状がありました。これを先ほどの一元管理したことによって、例えばもう最終時間が、出発時間が5時のトラックがまだ終わっていないという場合は、例えば3時とか3時半に各担当者が自分の仕事、自分のチームの仕事が終わっていても、運送便の時間の早いチームの応援に入るという体制をとってきました。その体制の例がその下にあります。

次のページをお願いします。

最終的に5時の時点でチームリーダーも入った中で確認をして、最終応援の指示をいたします。そんな形をとった中で、次のページになりますけれども、2014年、去年に関しては変わることも、こんな形で、実際運送会社さんとしてもこの時間に出たいという目標時間に対して2時間前後おくれて出発させてしまったのが現状ありました。それがこういった改善によって、ほぼ運送会社さんの出発希望時間に合った形に改善をすることができました。

最後は参考ですが、この改善をした中で、一応運送会社さんの意見も聞かせていただきました。例えばこの出発時間が早くなったり、破損等も少なくなったとか、運行管理がしやすくなったとか、ゆとりが出たので破損がなくなったとか、中には荷揃えへの時間が欲しいという意見もありますので完全ではないと思いますけれども、ちょっと効果はあったのかと社内でも考えています。ただ、これからの抱負としては、これで完璧ではありませんので、当社もほとんどベタ積みの荷物が多くあります。先ほどJさんからあったように、パレット積み、ほかの荷物も今後考えていく中で、全数パレット積みということもできないのですが、パレットにできるものはパレットにして、それ以外のやつを今までどおりベタ積みとした中で、少しで

も作業軽減を図っていくような作業改善を進めていきたいと思っております。

以上です。

【徳永座長】

ありがとうございます。

それでは、引き続きましてG委員、よろしく申し上げます。

【G委員】

前回代理の者が出席しておりましたけれども、基本的には今回を含めて私が出席させていただきます。

私どもはg社ですので、基本的には小売業、店舗ないし宅配とか共同購入とかいっている直接お客様に商品をお届けする業態になります。したがって、運送メニューからすると、私どもの物流センターに物が入ってくるまでの物流、それと私どもの物流センターからそれぞれのお店であるとか、あるいは宅配の基地であるとかに配送する業務ということで、大体2つに分かれています。直接的には後者のほうがいわば私どものコストになりますので、中心的には後者だと思っております。

冒頭にHさんからお話ありましたように、確かに私どもも物流センターの委託をどこかに、3PLに委託しているわけですが、基本的には経由高の料率です、何%という。だから、実態で発生しているコストの積み重ねでお支払いしているわけではございませんので、何%と。これも一般小売の中ではよくあることなのですが、それを受託した会社さん、物流センターの運営を受託した会社さんが卸の場合は大抵物流業者さんにそのまま委託します。丸投げとはちょっと違うんですけれども、そのまま物流業者さんに委託をし、さらにその物流業者さんが実際の商品配送は自前の車両であったり、あるいは協力会社さんで別な会社さんと契約されて配送というような形になっております。したがって、私どもがどこまで把握できているかといいますと、はっきり言って把握できておりません。実際に私どもが契約している料率内で日常的にやっていたりしている。あるいは、さまざまな事故等がない限りにおいては、どういう実態でどういう方々がどのような労働時間でということについては、はっきり言って把握できていないというのが実態でございます。とはいえ、やはりそれぞれの配送協力会社さんがいろいろ不具合、改善要望あった場合に、直接契約している先ほどでいうと庫内作業を委託している会社さんです。3PL会社さんとお話をする場というのはこちらあるのですが、そこではなかなか

改善できないようなこと、当然改善するためには私ども荷主側にも改善してもらわなくてはならないようなことがあります。それが直接こちら側に全て上がってくるかというのと、そうでもございません。やはり全体の中でいかにコストを抑えていくかであるとか、あるいはコストの上昇を抑えられるかとか、そういった3者がそれぞれでメリットがあるような取り組みであればきちんと進んでいけるとお思いますので、そういったものを3者で共有できるような場が必要とおっております。

先ほどEさんのほうからは協力会社さんと月1の会議の打ち合わせの場があるというお話でしたが、残念ながら私どもはそこまではできておりませんで、今だと約半年に一度ほど私どもが委託しているその3PLも含めて、あるいは配送をそこから委託させていただいている協力会社さんと皆さんに集まっていただいて、私どものほうからさまざまな方針等の提起もしながら実情についていろいろご意見をいただくような場というのは、やっとなら2年ぐらい持つようになったという到達でございまして、それをもう少し回数・頻度も上げながら、密度を上げていきたいとおっております。

そういう中で、やはり全体のコスト、物流コストを下げる、あるいは働いていらっしゃるドライバーの皆さんの負荷も下げるといふことのポイントは、一つはやはり待機の時間だろうとお思っております。どうしても小売ですので、朝一番にお店が開いたときにお客様がいらっしゃって、その時点で商品がきちんと陳列されていないということは、これは業態として許されませんので、となると当然商品は開店前に入れてくださいと。朝8時までに入れてくださいとか、7時までに入れてくださいとかという適切な時間指定になるわけです。となると、当然いろんなスーパーマーケットで扱っているいろんな商品のいろんな配送業者さんが一度に来ます。したがって、そこでの入荷の渋滞というのも起こりますし、それを避けるがためにもうちょっと早目に行っているであるとかというドライバーさんも実際いらっしゃいます。だから、そこをじゃ変えられるのかというのと、まず難しいです。難しいので、可能なものは前日の夜に入れるようにします。皆さんご存じのように、生鮮であるとか、あるいはチルド、私ども日配品と呼んでいますけれども、豆腐、納豆、牛乳の類いです。それは前日搬入は難しいです。やっぱり商品の賞味期限が短いです。それ以外ドライ類の食品と呼んでいる昨今は消費税の軽減税率で問題になっている加工食品という範疇があるのですが、そういう食品については前日入れても特段これで賞味期限が短くなったりはしませんので、そういうものは可能だということ、一部の店舗で前日の夜入れるというようなことも開始いたしました。こういう場合はそれほど丁度でなくても構いません。

あと、もう一つ考えているのは、鍵をドライバーさんにお貸しして深夜帯に入れてもらうということが可能です。これは今度私ども小売業でいうと大店立地法にかかわってきまして、周辺にお住まいの方との騒音問題とかも出てきますので、全てでできるわけではありませんが、そういった形でなるべく納品していただける時間帯を広げるといような取り組みについては進めていきたいというふうに考えております。

それともう一つは、実は私どもの契約ではお店に納品していただいたときにはプラットホーム渡し、バックヤード渡しということが基本というかそういう契約になっているのですが、実は調査してみたら、実はドライバーさんが売り場まで運んでいたと。もちろん陳列はしません。商品を売り場まで運んでいたという実態が幾つか見受けられまして、それはすぐにやめさせました。やはりずっと同じドライバーさんが同じお店に納品していると、お店のほうとしても部分的に甘えが生まれて、ドライバーさんに「悪いけれどもここまで運んでくれない？」と言って、「いいよ、いいよ」とドライバーさんもまたいろいろおつき合いもあるものですから、一度運んでしまうと今度はお店のほうはそういうものだと思って、いざドライバーさんが変わっても、前のドライバーさんはこうしてくれたよと言うと、次のドライバーさんもやらざるを得なくなってしまって、それがずっと続いていたというふうなことがあって、そういった実態もなかなか私どもでも把握できていないこともありますので、冒頭に言いましたやはり現場の方々との意見交換であるとか、実態調査であるとか、そういったものを密にやらせていただきながら、そういった契約外での業務についてはきちんと防止していきたいと思っております。

個別の問題はこういうところで一つ一つ進めていくことだなというふうには思っていますけれども、大きな構造的な問題としましては、先ほど言いましたように、どうしても夜間納品であるとか早朝納品であるとかということになると、ドライバーさん、運転していただく、あるいは働いていただく時間帯が深夜になってしまいます。これは小売業の要因として、大概お店からこの商品を入れてくれという発注は午前中です。朝一にするにしても大体10時とか11時とか。その時間の発注を受けたものを翌日の開店前までに入れるというのが基本業務ですので、そうしますと物流センターの業務が午後、したがって商品を物流センターから出荷してお店に運ぶのは深夜ですというふうな時間帯にならざるを得ませんので、こういったことは発注業務も含めて全体のサイクルをどう変えていくのかというところから考えていかないと、なかなか構造的に変わっていかないと思います。

あるいは、先ほど冒頭に申しましたように、物流センターに納品していただくときにも、ず

つとこの間やはり商品の鮮度であるとか、賞味期限切れであるとかということが問題になって
いますので、メーカーさんから納品していただいたドライバーさんにその商品を、もちろん商
品単位、アイテム単位、商品別に賞味期限別にパレットに載せて頂くということをしておりま
す。そうしないと私どもの検品業務が成り立たないのでやっていたいでいるのですけれども、
その賞味期限自体がダンボールに数字でそれぞれのメーカーさんごとに違うフォントで入って
いたりもしていますので、なかなかそれが読み切れないであるとか、こういうことについても、
バーコードが可能かどうか分からないですけれども、わかりやすく段ボールに表示できるよ
うなことができれば、もうちょっと入荷業務についても短縮できるものと思いますので、こうい
った構造的な問題については、小売りの中でもそれなりの規格もありますので、そういうとこ
ろで検討しながら進めていきたいと考えております。以上です。

【徳永座長】

はい、どうもありがとうございます。

それでは、次に、労働組合ということで、K委員のほうからご意見いただければと思います。

【K委員】

大変ご苦労さまでございます。

トラック運輸産業にかかわる労働者の代表という立場で申し上げさせていただきたいと思
います。

前回も少し触れましたけれども、協議会の行っている実態調査には賃金までは踏み込まれて
いないということでありまして、実態はそれぞれ事業者さんのほうからあったと思いますが、
簡単に申し上げますと、平均年齢は全産業より高いのに労働時間も全産業より長くて、給料だ
けが全産業の7割、8割というのが実態でありまして、今この中で若者に魅力を感じて飛び込
んできてもらえるかということが課題として全体化されてきたものと思っています。

それで、今回運輸労連として問題提起をする意味で、今年5月に全国各地で実施したアンケ
ート調査、7,591名分を集めたことになってはいますが、資料をつけさせていただいてお
ります。なお、この資料は県単位にするとちょっと分母が小さくなるということで、東北の
データとして整理をさせていただいておりますので、ぜひこれからの議論の参考にさせてい
ただきたいなと思っています。特別資料のご説明とかは今日はしませんので、ぜひお目通しをお
願いしたいと思っています。

何点かこれからの議論に参画する上で課題としていることを申し上げさせていただきたいと思っています。

1つは、取引環境の改善に向けてですけれども、着荷主さんの課題と協議会の委員の構成について少し考えているところがありまして、着荷主の事業場で長時間の手待ちや契約にない付帯作業を求められる場合があると思っています。着荷主が発荷主の顧客であることから、なかなか改善が望めないというケースが報告をされています。ひいては、着荷主さんとの関係においても少なからず課題があると認識しておりますので、できれば荷主側委員に流通・物流商社さんを初めとした着荷主さんなどを加えていただくことも検討していただけないかと思っています。

それから、書面契約の義務化についてですけれども、契約の書面化は適正運賃収受に有効ですけれども、多層構造やスポット取引の実態の中で、書面契約を求めない事業者との競争上不利となることから、また既存の口頭契約の取引先との商慣行の是正など取り組みが容易でない状況というのも理解しているところです。これまでの業界の慣行を改善するためには、書面契約の義務化について具体的に年限を示すなどのロードマップの提示なども必要であると考えているところです。

それから、ちょっと働く側の都合のいい話でありますけれども、ドライバーの労働環境の把握と地位向上の取り組みについてということで申し上げますが、環境問題にもかかわることでずからなかなか難しいと思いますけれども、真夏の炎天下の車中でアイドリングストップを荷主から求められるケースがあります。法令遵守の取り組みの中で、ドライバーの労働環境が荷主さんから軽視されている事例も報告されております。現場実態を把握する中で、この協議会としても議論できないものかなと思っています。

あわせてこれも難しい課題と思いますが、通販等で一般的となっている送料無料等の表現についてです。消費者が物流にかかるコストを軽視する要因となっていることから、費用負担が明らかとなるような表現となるように改善を求めたいと思っています。

労働時間等の改善に向けての関係ですけれども、やっぱり賃金水準だとか労働時間の改善がまずは課題と思っていますけれども、ドライバーが安心して働ける賃金体系の構築の関係で申し上げますと、歩合給中心の賃金体系では繁閑で大きく収入が異なるというようなことだとか、病気やけがにより収入が大きく減少するというふうな事例も発生をしています。とりわけ時間管理のなされていない完全運賃歩合制や個人償却制度なども散見されていますから、改善基準通達93号にあると思いますけれども、6割の保障給の厳格運用なども考えていく必要があると

思っています。ただ、ドライバーの安定した賃金制度はこの協議会を契機に一定のモデルの構築などを求めていく必要があると思っております。

それから、改善基準告示と時間外労働の水準について改善基準告示はこれまで各産業における実態の取り組みから取り残されてきたもので、過労死認定基準を超える長時間労働を許容する水準となっており、過労による労災の発生を招き、総労働時間短縮の阻害要因ともなっています。また、改善基準告示を遵守できないケースの多くには、その上限を前提にダイヤ等の設計がなされていることに原因がありまして、一度交通渋滞などが発生すると、たちまち告示違反となる状況に陥るといふふうになっています。したがって、水準が過労死認定基準を超える時間外労働を年間を通して許容するものであることを訴求した上で、改善基準告示の拘束時間の上限の短縮を求めることが我々働く側の考え方です。

同時に、時間外労働の短縮に向けた業界としてのダイヤ設定上の目標値をつくることの両面から取り組むことで、他産業に少しでも近づく水準への短縮化を目指すべきと考えております。今3,516時間というようになっていきますけれども、最低でも過労死認定基準となる80時間を考慮した場合、3,300ぐらいまでに減らさないと、なかなかこの業界に若者が入ってくることにはつながっていかないと思っております。

以上です。

【徳永座長】

はい、ありがとうございました。

それでは、L委員、よろしくお願いいたします。

【L委員】

隣に座っていらっしゃるKさんと同じ労働組合の立場で発言をさせていただきます。

手前どもの1、東京に本部があるんですけども、47都道府県での会議を実施しているわけですが、先日も本部の中央執行委員会がありまして、この会議というものについて大変期待をしております、主要な県で全て委員長クラスが参加してご意見を言っているような状態でございます。

そういうことを受けまして、今日のことなんですけれども、1は荷主さんのこととお話しますと、特積み事業、区域事業という区域割があるんですけども、全てのもので荷主さんとおつき合いをしております。例えて言うならば、生活関連物資から、建材から、それから最

たるのが生コンであったり、ガソリン、石油、ガスの輸送まで、全ての分野において輸送を担当しております。それは業種業態で全ての労働条件が違いますけれども、そういった中で、こういう会議に初めて参加できたということについては大変な意義があると思っております。

その上で、主たる目的は取引環境、それから労働時間の改善ということですので、ぜひ荷主さん、それから経営者の皆様からご意見を頂戴したとおり、同じ方向を向いて少しでも改善されるような会議にさせていただければありがたいと思います。

それで、最初のまとめになるんですけれども、労働組合の立場から申し上げますと、kさんのダブらないように申し上げますけれども、組合があれば賃金というのが基本的には春闘で決まります。労使交渉とかよく聞きますけれども、それは企業に力がなければ、払う原資はございません。当たり前のことですが、そして、力をつけるにはどうするかといえば、それは源泉の源は運送料金であります。当然運送料金をもらえなければその原資もございません。これも当然です。労働組合としては、ないものを取るなんていうことは当然そんなことはありませんけれども、そういった中で結論から言いますと、いろんな条件をクリアするには、やっぱり取引条件の改善というふうになると思います。それは、運送料金であったり、荷待ちであったり、発送時間であったり、いろんな諸条件が混ざりますけれども、そういった条件をクリアできるのであれば、そういった労働者もふえていく、好循環になるんじゃないかというふうに思っております。次回にはいろんなデータが出て全国の全ての状況がわかると思いますので、そのときの段階でまたご意見を言っていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思っています。

私からは以上です。

【徳永座長】

はい、どうもありがとうございました。

以上、事前に少しお願いしていた委員から発言をいただいたわけですが、その他の委員の中で今の話の関連でも結構ですし、日ごろのことでも構いませんけれども、何かご発言がございましたら。いかがでしょうか。じゃ、A委員、よろしくお願ひします。

【A委員】

ただいまのいろいろご説明をお伺いしまして、なかなか荷主様、あるいは道路運送業者様、難しい問題だということを改めて認識をさせていただきました。その中で、経済団体としてど

うかかわっていくのかなということで、ちょっと実際に行われている、あるいは場違いな考えなのかもしれませんけれども、高速道路を利用するということで、一つあることがあって、ネクスコさん初めいろいろと意見交換させていただく中で、大口割引制度というのは、頻度割引制度というのですか、そういったものが設定されていますというようなお話をちょっとお伺いしておりましたけれども、もうちょっとその割引制度を拡充するようなことができないのかなと。例えば複数回数同じ路線を利用するようなどときには3回目、あるいは5回目から極端に言えばゼロにするとか、高速道路の利用という意味で、トラックが頻繁に高速道路を利用してくれるとネクスコさんの利益にもなってくるものと思います。ただネクスコさんも経営でございますので、すると難しいところもあるのかもしれません。そういう意味では、実証実験的に例えば国のほうでその辺の制度をつくっていただくとか、そういったものもあり得るのかなとちょっと思っている次第です。済みません、ひょっとしたらそういったことをなさっているかもしれませんので場違いかもしれませんが、もしそうでしたらお許しいただければと思います。以上です。

【徳永座長】

はい、ありがとうございます。

高速料金問題、実は私も以前調べたことがあるんですけども、残念ながら、特に横断道系なんですけど、時間短縮効果分が賃金に負けてしまうのです。要は時間短縮してもそのことだけの賃金分が出てこないというような、それだけ高い高速道路料金ですから、だったら使うなどという話にならざるを得ないのです。それちょっと何とかならないかなというのは思っていたところ、同感でございます。

そのほかいかがでしょうか。あと、先ほど自社の事例等ということでご報告いただきましたけれども、ほかの委員の発言に対してということでも構いませんし、自由に少しご意見をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

先ほど来、いろいろ改善に向けてはこういうことが必要だということは出てくるわけですが、果たしてそれが本当に取り上げていただけるかといったときに、一つキーワードはやはりそういう改善をしたときにコストダウンになるのかと。双方メリットが出てくるのかということなんですけれども、それがこれまでかなりそこをサービスという形で無料でやってきた部分というところがあって、ある意味一方的に運送会社側の改善を荷主さん方をお願いするという形にならざるを得ないものと聞いておりましたが、そういう中で、先ほどFさんのほうでは課題

にトラックの出発時間というところに焦点を当てていただいて改善していただいたわけですが、正直Fさん側としてメリットが出ているのかというところが少しよくわからなかったのですが、そのあたりはどのようにお考えの中でこういう取り組みを進められたのかというあたりを少し補足いただければありがたいです。

【F委員】

先ほどの説明でさせていただいているやつを、トータルのその一日一日の仕事量が変わらない中で、一元管理と作業の優先順位を変えたことが一番のポイントでしたので、うちとしても大きくメリットがあったわけではありませんが、ドライバーさんをスムーズに出せることよってのホームの回転が上がったので、そういう点からはプラスになったと思います。

【徳永座長】

ありがとうございます。

恐らくそういう、それほど目に見えないのかもしれないけれども改善のメリットがあるというところをうまく見つけて取り組んでいくしかないものと思うわけですが、そのほか委員の皆様方からご発言あればと思いますけれども、いかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

もう大分時間も経過してまいりましたので、とりあえず今日のところとしてはご意見伺ったということで、今後こういう話をもとに宮城県協議会のほうでもパイロット事業とかいろいろ取り組みできないかというところを模索していくということになると思います。

また、その際には皆様方からのご協力をいただくということも出てくると思いますので、その節はよろしくお願ひしたいと思います。

それで、次回には先ほどの実態調査の分析結果報告が出てくるということになります。今回の結果と実態調査の結果を踏まえて次年度以降の取り組みについて検討をしていくという形になります。事務局のほうで何かそのあたりについての補足といいますかありましたら、お願ひします。

〔事務局より資料3説明〕

【徳永座長】

ただいまの説明に対して何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。

【G委員】

質問なんですけれども、③の実施事業者数のところで県内の事業者を対象に発荷主、トラック事業者、着荷主と書いてありますが、これは3つとも県内事業者という意味ですか。

【事務局 今泉】

はい。今のところ、そういったことで想定しております。

【G委員】

わかりました。

【徳永座長】

そのほかよろしいでしょうか。

◎その他

【徳永座長】

それでは、一応議題のほうは以上で閉じさせていただきます、4のその他でございます。

【事務局 今泉】

それでは、事務局のほうから。

先ほども申し上げましたけれども、第3回協議会の開催でございますが、3月ごろを予定しております。開催日時が決まりましたら委員の皆様には開催の案内を通知させていただきますので、よろしくお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

【徳永座長】

そのほか委員の皆様方から何かございますでしょうか。

なければ、大変長時間にわたりました熱心にご議論いただきましてありがとうございました。

以上で本日の議事のほう終了ということで、司会のほうを事務局にお返ししますので、よろしくをお願いします。

【司会 今泉】

徳永座長、大変ありがとうございました。

それでは、閉会に当たりまして、永松東北運輸局長よりご挨拶を申し上げます。

◎閉会の挨拶

【永松東北運輸局長】

どうも東北運輸局長の永松でございます。

委員の皆様方におかれましては、長時間にわたるご議論、大変お疲れさまでございました。

本日は、トラック事業者側の委員の方々から手待ち時間の問題、あるいは賃金についての問題、ドライバーの確保が困難な状況等々、様々実情に沿ったご説明がございましたし、荷主側の委員の方々からは諸問題に対する様々な取り組みについてお話がございました。それぞれの立場から率直なご意見が表明され、意見交換ができたことは大変よかったのではないかなと思います。

次回は実態調査の結果が出てまいりますので、またそれを踏まえて引き続きご議論いただければと思います。また、パイロット事業についても、議論を深めていただければと思います。回を重ねるごとにだんだんと相互の理解が深まってくると思いますし、議論もそれに応じて深まってくると思いますので、皆様方には引き続きよろしくお願い申し上げたいと思います。引き続いての協議会へのご協力へ改めてお願いを申し上げます、私からのご挨拶とさせていただきます。

本日は本当にありがとうございました。

【司会 今泉】

本日は、皆様お忙しい中、長時間にわたり会議にご出席いただきまして、大変ありがとうございました。また、本日いただきました貴重なご意見等につきましては、パイロット事業のほうに反映させていきたいと考えております。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。

本日はまことにありがとうございました。