

第4回 トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議【議事概要】

日時 平成21年6月17日(水) 14:00~16:00

場所 中央合同庁舎3号館 10階共用会議室B

(1) 開会

(今井企画調整官) まだお見えになられていない委員の方もいらっしゃいますが、定刻ですので、ただ今から「第4回トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」を開催させていただきます。本日は、委員の皆さま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、誠にありがとうございます。

それでは会議に先立ちまして、まず、人事異動で交代された方が委員の方で3名いらっしゃいますので、ご紹介させていただきたいと思います。

社団法人日本経済団体連合会より井上様の後任といたしまして、太田様でございます。旭硝子株式会社より早田様の後任として、松岡様をお迎えしております。最後に、日本通運株式会社より島内様の後任として、竹津様をお迎えしております。以後、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは議事に入る前に、配付資料の確認をさせていただきます。

まず議事次第、続きまして委員名簿、配席図、資料につきましては、AからDまでの資料に加えまして、番号は振っていないのですが、前回、各委員の皆さま方から景況感に關しましていろいろご発言をいただきました。その要点をまとめた資料です。そのほか、これまでのパートナーシップ会議の開催状況、それと、前回の会議で今後のこのパートナーシップ会議の運営方法につきまして、これまでの課題にとらわれず、幅広く議論をしたいということをお諮りさせていただきました。その関連の資料をお配りさせていただきます。

なお、この資料に待ち時間を減少させる取り組みの記載がございましたけれども、これにつきまして進んだ取り組みがありましたので、この第4回の会議の機会をお借りいたしまして、後ほど議題として上げておりますが、ご紹介をさせていただきたいと思っております。資料ですが、もし不足等ございましたら、会議途中で結構ですので、事務局あてお申し付けいただければ幸いです。

それでは議事に入らせていただきます。野尻議長、以後の進行をどうぞよろしく願いいたします。

(2) 議題

1. 最近の景況感について（各委員）

(野尻議長) 野尻でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは早速でございますが、議事に入らせていただきます。まず議題の1は「最近の景況感について」です。本日は、荷主企業・トラック運送事業者の皆さまに出席をいただいておりますので、最近の景況感につきまして、可能ならば決算状況等もご紹介いただければありがたいのですけれども、その辺を含めましてご披露いただきたいと思います。

それでは、大変恐縮でございますが、イトーヨーカ堂の平賀委員から席順に回らせていただきますので、よろしくお願ひいたします。それでは平賀委員、よろしくお願ひいたします。

(平賀委員) イトーヨーカ堂の平賀と申します。よろしくお願ひいたします。

現況がどういう状況かというのは、私は物流という立場でいるのですが、一方で小売業であるということで、また、イトーヨーカ堂のグループの中では百貨店事業にも携わっている関係から、今、特に衣料・住居品が非常に厳しくなっていると。食品だけが比較的安定しているわけですが、その中で衣料・住居品の成績があまり芳しくない。その一方で、「ザ・プライス」というネーミングで今ディスカウント販売をしているわけですが、そういった店舗業態を立ち上げて、比較的low価格で量を増やすというような形で、いわゆる単価が落ちた分、量でカバーすることによって業績回復に努めているというような状況です。

あと物流の立場で言うならば、私どもの契約というのは、お取引先にセンターの運営をしてもらっている関係で、そのセンターの業績を上げるためにはどうか、収支を上げるためにはどうしたらいいのかというと、冒頭に言ったようになかなか売上が上がらない状況ですから、集荷量がなかなか増やせない。しかしながら、一緒になって構造再建をすることによって、さらに今度はコストのマイナスによって収支を上げていくというようなパートナーシップに取り組んでいるというのが今の状況です。簡単ですが。

(野尻議長) ありがとうございます。それでは松岡委員、よろしくお願ひいたします。

(松岡委員) 旭硝子の松岡でございます。

景況感ですけれども、前回は事業別に申し上げたのですが、今回もそれで説明させていただきます。

まず、事業としては旭硝子建築用・自動車用の板ガラス、それから、液晶・PDP薄型テレビ、ディスプレイ関係のガラス、化学品と、大きく三つの部門がございます。まず、建築用・自動車のガラスですが、建築用に関しましては、ここ半年、5カ月、6カ月と住宅着工あるいは非住宅の建築床面積等々減少傾向、前年割れが続いております、残念ながら建築用の板ガラスに関しては非常に低調な状態が今も続いているというのが現状でございます。

自動車用につきましては、後ほどトヨタ自動車さんからお話があるかと思いますが、昨年末大幅な減産で、われわれのガラスの出荷も大幅に減少しております、その傾向は今年の1～3月期も続いてきております。ただ、ここ4月、5月と、4～6月期に入りまして、ややというか、回復傾向にあるのかなと。依然として前年同期比では大きく減少しておりますが、昨年末から今年の第1クォーターにかけてから比べると戻ってきつつあるなと考えております。

あとディスプレイ用のガラスにつきましては、昨年、実はここが最初に急減したわけですが、これについては比較的早く立ち上がってきております。ここに来てほぼフルで、逆に需給がタイトになってきている状況です。特に中国の需要も含めて薄型テレビ用のガラスに関しては非常に回復して、かつタイトな状況ということではございます。

化学品につきましては、これはわれわれのところは基礎素材が多くありますので、やはりまだ立ち上がってきていない。依然として低迷状態かなと。これもアジアである程度動きはあるのですけれども、国内的に言うとは非常に厳しい状態が続いております。

もう1点、前回申し上げた太陽電池用のガラスも伸びてはいるものの、当初思っていたほどは成長していない。成長が鈍化してきて、増加率としては小さいところでとどまっているというのが実情でございます。

全体で旭硝子の物流量という意味では、トンキロが昨年の秋ぐらいからずっと減少してきて、今年の2月ぐらいがボトムです。3月、4月と少し物流量トンキロが戻ってきているかなという感じではございます。ただ、前年比で見ればまだ70～80%ぐらいのところにいるということで、先ほど申し上げた、建築用あるいは自動車用のガラスの減というのはある程度効いているという状況です。そういうことで、私ども12月決算で1～3月期のところは残念ながら大幅な減益にとどまったというのが現状の景況でございます。以上です。

(野尻議長) ありがとうございます。続きまして三菱化学の大谷委員、お願いいたします。

(大谷委員) 三菱化学の大谷です。

前回は申し上げたのですけれども、私どもは素材メーカーで化学を中心にやっておりますが、非常に幅広い分野でやっております、それを一概にこういう景況感だと言うのはなかなか難しいのですけれども、おしなべて言うと、前回は申し上げたのと全く同じになるのですが、全体的に悪いということです。

実は前回、1～3月が非常に悪くて、ピークの6～7割という数字を言いましたら、私どもの会社に戻って、「そんな数字を言ったらいかん」と怒られまして、その辺はちょっとこの場の数字ということで考えていただきたいのですけれども。では、その1～3月の落ちた数字に対して今はどうかといいますと、若干は上向いていますけれども、それほど大きくは動いていないと。先ほども出ましたが、2月ぐらいが多分ボトムだったと思うのですけれども、3月、4月若干持ち直して、5月もこのままでいくかなと思ったら、5月はそれほどでもないというような状況です。

一つは、私どもの石化の大きいプラントが定修に入っているということもありまして、その辺が影響している部分もあるかと思うのですけれども、4～6月もまだ低調なまま推移していると。先ほど出ましたけれども、自動車メーカーさん、特にハイブリッド車向けの一部の部材はかなり出荷好調でして、それと液晶関係もかなり量的には回復してきております。ただ、全体的に言うとまだまだ低調で、定修が明けてこの7～9月がどういう数字になるのかというのがわれわれ三菱化学としては今後を占う上での非常にポイントになるかなと思っております。

(野尻議長) ありがとうございます。続きまして新日本石油の斉藤委員、よろしくお願いたします。

(斉藤委員) 新日本石油の斉藤でございます。

景況感ですが、輸出、国内販売ともに非常に厳しい状況にあるというのが現状だと思います。足元4～6月の実勢なのですけれども、私どもは大きく分けて製品としてガソリン

や軽油などという自動車用の燃料、あるいは一般の工場で使っていただくボイラー燃料など、いわゆる燃料と言われているもの、それから自動車用の潤滑油あるいは工場で使う工作機械の潤滑油、この潤滑油系と大きく二つに分けられるのですけれども、燃料の方は対前年比でこの4～6月の実勢がマイナス2割ぐらいの感じです。

それから潤滑油の方は、もう少し減少幅が大きくて、マイナス3割ぐらいかなということで、これは前回、2月だったか1月だったかにご報告したときと、先ほどのお話のとおり、あまり大きく回復していない、ほとんど同じような減少幅になっているというような状況であります。そのような状況の中で、もともとこの4～6月というのは全国にある生産設備を止めて定期点検、定期修理をやる時期ではあるのですけれども、それも含めて設備を一部止めているというようなことをやっております。

もう一つの懸念材料が原油代の動きでありまして、これがじわじわとまた高くなってきたのです。昨年の7月に140ドルと言っていたのが、中東の原油だと1バレル50ドルぐらいのところまで4月は下がっていたのですけれども、これがじわじわと上がってきました、今、足元6月で70ドルをちょっと超えたとか、そのような状況になってきました。これがまた私どもにとってはコストアップ要因ということで、需要の減、生産の減、それから原油代のコストアップということで、この間の3月期も決算は悪かったのですが、また厳しい状況に今なっているというようなところでございます。

(野尻議長) ありがとうございます。続きましてトヨタ自動車の重松様、お願いします。

(木村委員代理) こんにちは。本日、木村の代わりに出席しておりますトヨタ自動車資材・設備調達部資材・物流室の重松と申します。よろしく申し上げます。

本年1月から物流関係の調達の仕事をしております。また、私は中部地区でもこのような会でトラック輸送適正パートナーシップ会議というものが開催されておりまして、荷主代行として参加させていただいております。3月にはパートナーシップ宣言ということで、中部地区でもそういう関係でありましたので、若輩ですがそういう活動もやっております。

本題の景況感ですけれども、まず自動車業界全体ですが、昨年12月から本年4月まで、弊社もそうですが非稼働日の設定を含めた大幅な減産を実施しました。結果それは在庫調整をすることになったのですけれども、おかげさまで在庫量の適正化ができて、売れ

たものを造るという本来の状態に戻すことができたと思っております。

皆さまご存じかと思われますけれども、各国政府が経済対策を実施してくれていまして、徐々にその成果も出てきております。そういった意味で、底は脱して少しずつ勢いを取り戻しつつあるものと理解しております。また、日本ではエコカーに対する自動車重量税、取得税の減税・免税措置が施行されておりますし、スクラップインセンティブや新車購入補助制度ということで政府の施策も予定されておりますので、ますます販売が期待できるのではないかと考えております。

次に、弊社の話で恐縮ですが、先ほど旭硝子さんからもお話が出たと思いますが、年後半には日当たり1万2000台レベルを超える生産ということで、当面これを巡航速度として生産していくことを予定しております。このレベルは、残念ながらピーク時に比べればまだまだ30%落ちているという低いレベルではございますけれども、3月に木村より説明させていただいた時点よりは、繰り返しになりますけれども少しずつ復調の兆しが出てきているのではないかと考えております。一方で、私どもお付き合いのあります輸送業界の件ですが、再び原油の値上げの動きもあって、燃料価格もじわじわと上がってきていることから引き続き予断を許さない状況と見ております。従って、決して楽観できる状況ではないと考えております。

こういう状況の中、弊社自身もそうですが、輸送会社の皆さまにおかれましても経費削減と各種の合理化に日々取り組んでみえることと思います。弊社も取引先の皆さんと一緒にいろいろな改善に取り組んでいるのですけれども、基本的なスタンスとしては従来以上に一緒にそれぞれ協力して改善に取り組んでいく必要があって、その得られた改善効果については皆で分かち合う。今、まさに痛みを分かち合っている状態だと思っておりますけれども、こういった効果についても皆さんとしっかり分かち合うことが重要であると考えておまして、日々改善活動等を一緒にやっております。

なお、昨年も話題に出たかと思っておりますけれども、サーチャージ制の話もあったと思いますが、ガソリン・軽油の価格変動につきましては、弊社は従来から燃料価格の価格反映ルールというものを設けておまして、引き続きこのルールに沿ってしっかり対応していきたいと考えております。以上、簡単ですが、私からの説明を終わります。

(野尻議長) ありがとうございます。続きまして山口証券印刷の山口委員、よろしくお願いたします。

(山口委員) 山口証券印刷の山口でございます。

当社は中小企業の最たるものといえますか、そういう中で印刷業というのは非常に小規模な会社が数多くありまして、ほとんどが10名以下の企業ということになっております。近年のIT化、デジタル化ということで印刷業は真っ先にそのあおりを受けたというか、変化が非常に激しい時代に入りまして、価格競争が大変激しい中で昨年からの不況が激しい真ただ中に入りまして、前回申し上げたとおり各社とも本当に2割、3割ぐらゐは当たり前というような状況が現在続いております。

意外と倒産する企業が最近は少ないのですが、多分、少ないというのは良いという意味ではなくて過去の体力で何とか生存しているというか、そのような状況だと思います。それから、数名規模の会社は世代交代できない形が多いものですから、これから廃業が非常に増えてくるのではないかと考えております。

それから、印刷産業は大変小ロット・多品種の時代に入っております、昔は何億円という印刷機械を買って大量に印刷をしていたのですが、高価な印刷機械を購入して価格競争に入ると、ある意味では設備倒産をするよりは、近年POD（プリントオンデマンド）といまして、小ロット・多品種に対応する、ある意味ではコピー機の延長のようなものなのですが、そういう機械を導入して小ロットのものをやると何とか生きていく。それからロットの大きいものは外注をするというような形で何とかつないでいるというのが現状でございます。

関連業界でいいますと、印刷機械メーカーさんは、もちろん景気が悪いので印刷屋が機械を買わないものですから大変苦しいというのを目の当たりに見ておりまして、業界誌などでいろいろ広告を出していただいておりますけれども、これも軒並みストップという形があるくらい、印刷関連業界は非常に悪いと思っております。逆に今良いのは紙に刷る印刷ではなくソフト面をやっている印刷屋、ホームページ制作もごく一部の例ですが、ソフト面の開発をやっている印刷関連の会社は、何とか食べているというような状況でございます。以上でございます。

(野尻議長) ありがとうございます。東芝物流の菅原委員、よろしく申し上げます。

(菅原委員) 東芝物流の菅原でございます。前回同様、物流子会社の話ではなくて親会

社の東芝グループの話を中心にご紹介させていただきたいと思います。

まず、電機業界でございますけれども、電機工業会が4月に発表しました数字等を拝見しますと、08年度は07年度対比で重電と家電の合計で生産が前年同期の98%ぐらいになる。さらに09年は前年度比の88%ぐらいになるということで、08年、09年は一転して低成長になるという報道がございました。

東芝グループでございますが、08年度は既に決算が発表になってございますけれども、家電・重電のほかにデバイス等の事業もございまして、もっと厳しい状況でございます。グループの08年度の売上は対前同で約9割。特に第4クォーターが非常に落ち込みまして、前同の8割というような状況でございました。

前回ご報告した四つの事業柱がございますけれども、その中でも半導体等の部品事業はもっと厳しくて、第4クォーターで前同の約7割、それから、そういったものを使いましたテレビ、パソコン、携帯電話等の事業も前同の約7割で低迷したということでございます。発電所、エレベーター等の社会インフラの方は、ほぼ順調に推移したわけですが、家電等につきましては、デバイスよりは若干よろしいわけですが、前同比で第4クォーターは大体8割の生産に終わったということでございます。従いまして、私どもの事業としては、08年度の特に第4クォーターが非常に厳しかったということでございます。

以降、09年度に入りまして、まだ正式な発表はないわけですが、私ども貨物を扱ってございますので、4月、5月を通しての状況を眺めてみますと、第4クォーターを底にしまして若干戻ってきていると見ております。ただし、昨年度の状況から見るとまだ10～20%ぐらい低い状況でございますが、底は見えたのかなと思っております。

今年度以降の見通しにつきましては、いろいろまだらではありますけれども、一部事業では明るい兆しもございますので、前回ご紹介申し上げましたような事業構造、資源の再配分、あるいはコスト低減活動等々を進めながら、改善に努めていきたいと思っております。以上でございます。

(野尻議長) ありがとうございます。続きまして日本通運の竹津委員、よろしく願いいたします。

(竹津委員) 日本通運の竹津でございます。

5月1日付でこちらに参ったのですけれども、それまで金沢におりまして、このパートナーシップ会議は石川県の方で出させていただきました。よろしくお願ひします。

景況感ですが、先ほどのお話も若干あったのですけれども、鉱工業生産指数や貿易統計の4月の数字を見ますと、底入れの感がちょっとあるような感じではあるのですが、われわれの業績というか、収入の推移を見ても非常に厳しい状況です。下半期、鉄道がマイナス10.7%でした。自動車はマイナス9.4%。

輸出入の関係ですけれども、輸出入の海運でマイナス20.4%、航空がマイナス35.9%、倉庫はプラスだったのですけれども、全体的にはマイナス11%ぐらいでした。その中でも特に第4クォーターの中で一番厳しいときの数字が鉄道でマイナス20%ぐらい、自動車がマイナス16%ぐらい、輸出入を伴う海運の関係がマイナス38%、航空が一番ひどいときは50%のマイナスでした。一番ひどいときの状況では20%近い営業収入のマイナスがあったという流れです。

ここ最近の数字を見ておりますと、4月に少し回復してくるべきところなのでしょうけれども、鉄道についても対前同でやはり4月、5月は15%前後のマイナスになっています。自動車についても20%近いマイナスになっている。海運については35%ぐらい、輸出入ですが、航空貨物については45%ぐらいのマイナスという、非常に厳しい状況が続いております。ミクロの面から見ましても、いろいろな情報を収集する限りは、すべての荷物を取り扱っているわけではありませんけれども、大ざっぱに全体的に見ますと、当面の間はまだ厳しい状況が続くだろうと考えております。以上でございます。

(野尻議長) ありがとうございます。それでは川崎陸送の樋口委員、よろしくお願ひします。

(樋口委員) 川崎陸送の樋口でございます。

前回もお話いたしました、やはり飲料や食品でも景気の影響を受けておりまして、メーカーさんのお話も聞いておりますと、消費者の生活態度の棚卸しみたいなものが始まってしまっていて、水とかそういうものも全然売れなくなっているということがあつたのですけれども、特に今、倉庫の方では4月から入庫量がぱったりと止まったということがあつたります。

これは、原材料の契約を、大体皆さん半年契約でやられているようでして、ちょうど10

月から3月までという半期のものがリーマンショックの前にご契約をされているということで、契約してしまったものがどんどん入ってきた。予想どおりやはり4月以降はもう在庫しないということで、それこそわれわれの同業界では自動車などにも使いますアルミインゴットも横浜港などであふれ返って、いろいろなところに再寄託しているというのが結構問題になっておりましたけれども、在庫が止まったということで荷役が当然発生しない。荷役部門が悪化しているということで、在庫回転率が私ども食品部門だけでも10%近く悪くなっている状況です。

そういう中で、やはり特殊なもの、いわゆる内食というのですか、家で食べるということで、輸入のパスタ、あと塩、こんなものが出るのかなというものも逆に新記録で売れているぐらいになっていまして、家でちょっとだけぜいたくをするというものがよく出ているのかなと思います。あとはやはりインフルエンザ関係のハンドウオッシュやせっけんなどが今年5月はものすごく出た、これは当分続くのではないかと考えております。

もう一つ、トラックの方で、軽油がじわじわと上がってきているということもあるのですが、私どもも燃費改善の運動を始めて4年たっているのですが、さすがに4年やってくると燃料改善率が頭打ちになってきて限界に近い。本当にドライバーは、今日のような日でも昼を食べるときは日陰に止まってアイドリングしないとか、いろいろなことをやってくれているのですが、これ以上というと本当にごくわずかなところまで来ている。ただ、それをやっていたおかげでかなりしのげているという部分はございます。

そういう中で、全体にお客さまから物流の仕組みを見直したいというご依頼が入ってきているのと、見直しをする前に値下げをしてくれというのが最近多くなってきて、売れないからとにかく価格を下げてください、運賃を下げてくださいというものが目立つようになってきています。

そういう意味で、全体的に荷動きはまだわれわれ実感としては良くなったとはとても思えないといえますか、以前よりは悪くなったとは思いません。ただ、その中でも特殊なものといえますか、消費者の行動がだいぶ変わってきてしまっているもので、これはもしかしたら景気が直っても今までみたいに売れない商品もたくさん出てくるのではないかとということで、やはり物流の仕組みも変えなければいけないのかもしれないと考えております。以上です。

(野尻議長) ありがとうございます。それでは東京三八五の興委員、よろしくお願

します。

(興委員) 三八五流通の興と申します。

まず、前回と路線事業ではほぼ15%~20%程度輸送量が減少していると。それによって各社とも施設の返還、施設の共同利用、また、本社の移転等々が進んでおります。また、特積みの中でも共同輸送、上下のバランスをとるということは積極的に進めております。それから、貸切については各社相応に量が減っている。中には、さっき樋口社長がおっしゃったように物流のシステムを変えるということで、そこにうまくはまった業者さんは増やしていると。全体的には貸切貨物も減っているということです。それから、保管についてはメーカーさんの減量、ベンダーさんがどちらが早いか遅いかということですが、メーカーの減量、ベンダーさんが売れないということで、内陸の保管状況も空庫が目立ってきているということがあります。

また、原油については今何社かから発表があったように、じわじわ上がってきていると。それに伴って、逆に言えば運賃を下げてはならないということですが、今、何社かから直接運賃の値下げ要請、多いところでは7%、小さいところでは3%、また、メーカーさんはここに来てコンペをやるということで、競争させて運賃を下げるというような傾向感が出てきております。

今後どうなるかということ、これ以上は悪くならないのではないかとということで見通しはしていますが、生活物資も実質、普通下がらないと言われているものも下がってきていますから、今後も全く油断できないというところであります。簡単ですが、以上です。

(野尻議長) ありがとうございます。それでは浅井委員、よろしく申し上げます。

(浅井委員) 株式会社浅井の浅井でございます。

まず売上から申し上げますと、前年同月比で1月は101%、2月が86%、3月が87%、4月が73%、5月が71%ということで、5月が一番悪いです。前月から見ましても4月は3月に比べて79%、5月が89%ということで、私どもの方は今が最低といった段階でございます。主にお客さま的には建設機械、この部門は依然と在庫過多で、全く在庫調整が進んでいないということで仕事が全く出ておりません。

建築関係と土木関係ですが、建築の方は大手5社は大変忙しいという去年までの触れ込

みだったのですが、今年に入りましてだいぶキャンセルがあったようでして、この方もだいぶ弱含みでございます。土木関係は公共事業が出ていないということで、秋口以降だろうということでございます。あと鉄鋼・配管機材関係も今がメーカー的には最低の出荷量でございます。

といったわけで、私どもを取り巻く環境は大変悪くて、今が一番最悪の売上でございます。私ども業界では景気回復は半年以上まず駄目だろうなと考えております。運賃の方は若干下がったといううわさを聞いております。今のところ下げないで頑張っておりますが、どこまで持ちこたえられるかといった段階でございます。以上でございます。

(野尻議長) ありがとうございます。最後になりましたが、野村運送の青山委員、よろしく申し上げます。

(青山委員) 野村運送の青山でございます。

私どもの会社は、幸い多種多様な荷主さんの荷物を運ばせていただいておりますので、私どもの100台の車がどのような形で現実に運んで、今どのような形で減っているのかということをおよそ数字にしてみました。

私どものやっている海上コンテナの部分は、たまたま輸入を担当しておりますので、輸入の部分はこの1月～4月期までで輸送量が約10%増えております。これは大きく考ないで、ただ私どもの会社として増えていますということでございます。

鉄道コンテナ関係は、5tコンテナ関連で3台ほどしか行っていないのですが、20%ほど減っております。それから、路線貨物が6台ほど動いているのですが、5%ほど減っております。仮設資材ということで20台ほどの車が動いておりますが、これが約13%減っております。自動車部品ということで15台は動いているのですが、2月期、3月期が3割減って底かなということで、6月現在は10%ぐらいの減少というような見通しでございます。食料品・日用雑貨、これは飲料水関係でございますが、これが約5%減。

そのほか、私どもではこの大きな落ち込みを解消するために、家庭用電化製品、量販店さまの仕事を新規に立ち上げまして、これで今8台ほど動いているのですが、これがエコポイントの絡み、それから「太陽光発電・オール電化」というキャッチフレーズの下に、メーカーさん、量販店さんのもくろみですとこれから出るだろうということで、これはちょっと私ども数値的には去年と比較できませんので、その部分は横ばいかなと。

この間、大きく変わったことは、昨年10月ごろ、食料品で今まで私どものお客さまが中国で生産していた部門を国内に戻しまして国内で製造を開始した絡みで、たまたまこれが路線貨物で私ども担当していますので、この部分が寄与して路線貨物は5%といったような傾向がございます。以上でございます。

(野尻議長) どうもありがとうございました。皆さまには大変貴重なご意見を賜りまして、御礼を申し上げます。今のようなお話で、この会議の委員の皆さまも、ある意味では共通認識が持てたと考えているところでございます。御礼を申し上げます。

2. トラック産業将来ビジョンについて（貨物課）

(野尻議長) それでは、続きまして議題2の方に移らせていただきます。議題2は「トラック産業将来ビジョンについて」でございます。貨物課の一見課長よりご説明いただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

(一见課長) 貨物課長の一見でございます。よろしくお願いいたします。

A4横の資料で資料Aと書いているものを配らせていただいております。「トラック運送事業の将来ビジョン検討」という表題でございます。これは私ども行政が中心になりまして、業界の方々、それから荷主の方々にもできれば参加いただいてトラック運送事業の将来ビジョンをつくりたいというものでございます。

きっかけでございますけれども、昨年来、今お話も出ておりました軽油高騰に対応しまして、取引の適正化をしっかりとやっておかなければいけないというのでやってまいったわけでございます。このパートナーシップ会議も、そういったことで皆さんにお集まりいただいて、開かせていただいているわけでございますけれども、一昨年来、軽油の高騰は非常に問題になっております。

それから、今もお話が出ておりますが、昨年の秋以降、景気が非常に悪くなってきた。その中で、トラック運送業というのは、ここにもございますが、全体の事業者数が非常に多い。また、そのほとんどが中小・零細事業であるということで、メーカーさんあるいは荷主さんと比べても非常に変化に弱い業態であるということが明らかになってまいりました。

それは日本だけではなくて外国もそうだと思いますけれども、このままで業界全体として良いのかどうか、トラック運送産業は今後どうあるべきなのかということをし立ち止まって、若干の時間、2年、3年ぐらいかかるかもしれませんが、しっかりと議論をしてどういう産業であるのかをとらえ直して、どうあるべきか。今後例えばどのような規制が良いのか、支援が良いのか、あるいは業界としてどのようなものに取り組んでいくのが良いのかといったことをご議論いただきたいと考えたわけでございます。

全体のフェーズは、下にございますが、私どもは三つの段階に分けて考えております。最初は、既にこれは着手しておりますけれども、私どもとトラック協会さんで基礎的なデータの収集をし、論点を抽出しようということでお話をさせていただいているところでございます。今後、秋以降になりますけれども、学識経験者あるいはトラック事業者の方も入っていただきまして、ヒアリングなどを中心に半年強議論させていただき、論点をさらに進化させ、現状についても分析を加えていきたいと思っております。

その後、第3フェーズとしましては、来年4月以降、約1年かけまして広く皆さんに集まっていただきまして、トラック産業の将来ビジョン、これは規制や支援だけではなくて業界としてどんな問題があり、それに対してどういう自助努力ができるかということも含めてご議論をいただきたいと考えているところでございますので、この場でご披露させていただいた次第でございます。ただ、スケジュールなどにつきましては、今後検討、ヒアリングなどをやっていく中で論点が新しくたくさん出てくることもあり得ますので、まだ現在の想定ということをご理解をちょうだいできればということでございます。以上でございます。

(野尻議長) どうもありがとうございました。将来ビジョンについてご披露いただきました。今、課長のお話の中にもありましたけれども、進捗によっては委員の皆さまにもご協力をいただきたいということでございますので、よろしく願いいたします。

3. 荷主と物流事業者との取引の公正化に向けた取り組みについて（公正取引委員会）

(野尻議長) それでは、議題の3に移らせていただきます。議題3は「荷主と物流事業者との取引の公正化に向けた取り組みについて」でございます。

本日はお忙しい中を公正取引委員会の林課長にご出席をいただいております。林課長、

どうぞご説明をよろしくお願いたします。

(公正取引委員会・林課長) 公正取引委員会企業取引課長の林でございます。今日はちょっとお時間をいただいて、私どもの取り組みについて説明をさせていただきたいと思っております。

私どもの企業取引課は、主として優越的地位の濫用を担当しておりまして、本日は物流の関係の方がお集まりということで、物流特殊指定あるいは下請法が関係あるところかと思っておりますが、ちょっと今日は時間の制約もあるということでございますので、主として物流特殊指定に関する取り組み、あともう一つ、ちょっとお時間をいただいて説明させていただきたいのは、直近でございますけれども、独占禁止法の改正法案が国会で通っております。その中でも優越的地位の濫用に関連する部分がございますので、その辺りも併せて説明をさせていただきたいと思っております。

資料の方は、資料Bということで資料1、2、3という構成になってございます。物流特殊指定につきましてはご承知の方も多いかとは思いますが、初めての説明ということでございますので、全体の中での位置付けということで、資料1を用意させていただいております。

資料1でございますが、大きく独禁法の体系でございます。これは三つなり四つなりの柱があるわけでございまして、まずは私的独占。これは排除型、支配型、私的独占の禁止、事前規制として企業結合の規制、それから不当な取引制限、いわゆるカルテルの禁止があるわけでございますが、それ以外の大きな柱として不公正な取引方法の禁止ということで、公正取引委員会が指定を行っております。

いろいろな項目が含まれてございますが、共同ボイコット、排他条件付取引、欺瞞的顧客誘引等とありますが、その中の一つとして優越的地位の濫用というものが位置付けられているということでございます。

1ページめくっていただきまして、こちらの優越的地位の濫用に関する規制、全体像がここに書いてございます。

もちろん法律に一般指定の根拠があるわけですが、具体的な運用としては、例えば特別法でありますと下請法、ご承知のとおり元請け・下請け関係ということで規制をしておりまして、平成16年改正におきまして製造業以外のところ、例えば情報成果物の作成委託あるいは役務提供委託についてそれを対象としたというところがございます。一方、建設業

法につきましては、国土交通省の方で元請け・下請けの関係について規制、実務を行っておられるということでございます。

それ以外に、その下に特殊指定というものがございしますが、特殊指定は公正取引委員会が特定業種における特定の行為について不公正な取引方法としているものということございまして、物流特殊指定は荷主と物流事業者、例えば大規模小売業告示によれば大規模小売店と納入業者の関係で問題となる行為について、あらかじめ規定をしているということになってございます。以上が全体像でございます。

資料2をご覧くださいと思います。ページ打ちをしておりますが、参考1というところに物流特殊指定の概要ということで1枚ポンチ絵を用意させていただいております。

これは、下請法をもしご理解の方がいらっしゃれば比較的理解は容易であるかと思うのですが、一定の資本金要件を満たす荷主と物流事業者の関係の中で生じる取引について、問題となる禁止行為の種類をそれぞれ規定しているということございまして、これも下請法等で見慣れていらっしゃる方も多いかと思いますが、支払い遅延、減額、買ったとき、購入・利用強制といった行為について問題がある場合には排除措置命令、警告等の対応を行っていくということでございます。

昨今のお取り組みについては、ちょっと戻っていただきまして、資料2の頭の部分でございます。こちらにつきましては、このプレス発表は今年の4月に行ったわけですが、これはなぜプレス発表したかといいますと、物流特殊指定の初適用ということで二つの警告を行ったということですので、併せて最近の取り組みについて整理をしたということです。

第1のところを書いてございますが、先ほど申し上げましたとおり、物流特殊指定は平成16年の下請法改正の際に役務提供委託、トラックの元請け・下請けについても対象とする一方、荷主と物流事業者間の取引についても何らかの手当てが必要だろうということで物流特殊指定が定められたという経緯がございます。

それ以降も運用してきたわけですが、特に昨年につきましては、先ほど皆さまのご説明の中にもございましたが、原燃料価格が大幅に上昇している中で不公正な取引が生じやすいという状況にあったことから、公正取引委員会としても特段の対応を行ったということでございます。

その内容につきましては、こちらに書いてございますとおり、（平成20年）2月20日には「物流調査タスクフォース」を設置して、ある意味専任的な部隊を置いたということ。

あと、特別な調査、これは2万8530社に対する書面調査ということですが、正直申し上げまして従来にない規模の調査を実施しました。この結果、以下の2社、ユナイトとリリカラという名前が出ておりますが、こちらにつきましてはあらかじめ定めた金額を減額したということで警告企業名公表を行ったということでございます。

1ページめくっていただきまして、これ以外にも平成20年度中に荷主25社に注意喚起をしたということで、まだ若干積み残しがありますので、引き続き精査をしているところです。いずれにしましても、私どもとしては、このような問題になる行為については去年特別な対応を行ったということだけではなくて今年度以降についてもしっかりとやっていこうということで考えております。

私どもがこういう調査のプロセスの中で感じましたのは、実は物流特殊指定について、十分なお認識を荷主の方なり物流事業者におかれてもされていないという点があるかということです。特に荷主各社は恐らくコンプライアンスに相当真剣に取り組んでおられると思いますけれども、どうも物流特殊指定というものがそのスコープの中に十分入っていない。そういうリスクを実はお持ちなのだということを、もう少しぜひ感じていただければと思います。

あと、周知という観点で言いますと、われわれもこれまで求めがあれば説明はしてきたわけですが、積極的に講習会等をやっていなかったというところがありますので、以下は個人的な考えになりますけれども、平成22年度あたりにもし予算なりを置いていただければ、物流特殊指定について説明するような講習会なども考えていいのかなと考えております。

最後になりますが、資料3の方で独占禁止法の改正について簡単にご説明申し上げます。私、直接の担当官ではないのでこの部分についてしか説明はできないのですが、まず独禁法の改正でございますけれども、今国会で審議されまして、最終的には本年6月3日の参議院本会議で可決・成立したというところでございます。

大きなポイントは、これまで優越的地位の濫用は課徴金の対象になっていなかったのですが、新たに課徴金の対象となります。どのような行為が対象になるかということにつきましては、下にちょっと四角囲いしてございますが、新たに法律にこのような行為については課徴金の対象となるということで、法定不公正取引と呼んでおりますけれども、このような条文に該当した場合には課徴金の対象となり得るということでございます。

例えば、イにつきましては商品または役務のいわゆる強制購入、あるいはロは金銭、役

務その他の経済上の利益提供要請、あとはハに書いてございますが、支払い遅延や減額、このような行為については新たに課徴金の対象となってくるというところに、ぜひご留意いただければと思います。あと、課徴金の算定率につきましては、違反行為に係る取引先との取引額の1%ということでございます。

実際にこれはいつ施行になるかということですが、法律上の話で申し上げますと公布の日から起算して1年以内の政令で定める日ということになりますので、6月10日から1年以内に施行されるということです。あまり想像でものを申し上げてはいけませんが、1年を待ってやるというよりは、もう少し早い時期に実際の施行がされると思います。

これも担当がないのであれですけども、恐らく改正独禁法についてもいろいろな周知機会をこれから設けていくことになると思いますので、ぜひその辺りちょっとアンテナを張って情報収集に努めていただきまして、違反行為の未然防止にぜひ取り組んでいただければと思います。簡単ですが、私からは以上でございます。

(野尻議長) 大変ありがとうございました。独禁法特殊指定、優越的地位の濫用についてご説明いただいたわけでございます。ありがとうございました。せっかくの機会でございますので、皆々さま、何か質問がございましたら林課長にご質問いただきたいと思いますのですが、いかがでございましょうか。どうぞご自由にお願ひしたいと思います。

それでは、切り出しでよろしいでしょうか。ちょっと教えてください。今回、特殊指定で警告が2件出ましたが、今度、独禁法改正でこの優越的地位の濫用が課徴金の対象になりますけれども、資料3のこの図を見ますと警告は警告で終わってしまうわけですね。警告以上になる、ここで言う課徴金対象の事前通知は、どのような要件がそろったらされるのでしょうか。

(公正取引委員会・林課長) ここはまさに私どもではなく審査局が担当になりますが、事案の重大性・悪質性を見ながら個別事案ごとに判断していくことになりますので、あらかじめ線が引けるということではないと思います。ですから、私として申し上げられるのは、先ほど申し上げましたような法定不公正取引の要件にまず合致しているかどうかで、どのような形で事件を取り上げていくかということについては、公取も基本的にマンパワーという制約もありますので、全部が全部課徴金ということではなくて事案の重大性に応じてそこは判断していくことになると思いますが、いずれにしてもそこは運用の中でまた

決まってくるということになるかと思います。

(野尻議長) どうもありがとうございました、そのほかいかがでございましょうか。

では、もう一つよろしいでしょうか。私ばかりですが。私も下請法の改正のときに公正取引委員会の研究会でちょっとお手伝いさせていただいたのですが、その後も、実は行為類型の中で一番問題としましたのは、買ったたきというところなのですね。ところが、今回のこの資料を見ますと、買ったたきもそこそこ 10 件あるのですが、思ったより少ないなと思っているのですが、その辺はいかがでございましょうか。

(公正取引委員会・林課長) これは恐らくご承知の上でのご質問だと思いますが、減額というのは比較的事実認定が容易でございまして、要するに 100 と決めた額を一方的に 10 引いたということ。もちろん理由がある場合にはその限りではないわけですが、それに比べますと、買ったたきというのは一方的に強要するというだけではなくて、その価格が一般的な価格に比べて相当安いというところの認定が相当難しいということになりますので、やはりわれわれとして注意している事案も、どちらかというプロセス面に着目した面が多くございまして、なかなか厳しい認定をして厳しい措置を取るということは、われわれとしてはできるものならやりたいわけですが、正直その辺りのテクニカルな難しさはやはりあるかと思います。

(野尻議長) ありがとうございました。どうぞ樋口委員。

(樋口委員) 川崎陸送の樋口でございます。

参考 1 の対象となる取引のところですが、実際には荷主さんといわゆる中小企業の枠でやっていると、これに引っ掛かると面倒くさいからというので、間に元請けを入れてしまうというのが非常に多くなってきて、逆にちょうど運送委託または保管委託というこの矢印の真ん中に 1 社、物流子会社ではない会社が入ってきて、荷主さんにとってはその間とは特殊指定ではないよということにしてしまう。そうすると、その間に入った業者が必ず 10% 取りますので、実質的には運賃が下がるということが非常に増えてきて、ある意味これが発動されてから、多階層化が逆にもっとひどくなってきたというのがあるのです。ですから、この辺を何かお考えになっていないのでしょうか。

(公正取引委員会・林課長) 資料上はこちらに書いてございますけれども、下請法でいうトンネル会社規制のようなものがありまして、発注元が大会社で、要するに脱法的に子会社を通じてやるというようなケースについては対象としております。ただ、今のような積極的に脱法しようというようなケースについては正直われわれも把握をしていないので、もし問題があるということであれば、それは逆にお話をいただければと思います。

基本は荷主と物流事業者ということになっていまして、大きなところと小さなところという中で優越的地位の濫用を見ておりますので、そこら辺の具体的な支配関係なり何なりがあるところについては大企業みなしということはもちろんできると思うのですが、純粹にいろいろな意味で切れているところということになりますと、それは外形的には非常に確認しにくいところであります。ただ、それが何らかの意図を持ってそのような行為が行われる、それが外形的にもまさに脱法的なところがあるということであれば、それはちよっのご相談をぜひいただければと思います。

(野尻議長) ありがとうございます。そのほかいかがでございましょうか。せっかくの機会でございます。なかなか課長さんに出ていただくことはできないものですから。

よろしいでしょうか。林課長、どうも大変ありがとうございました。

4. 輸送ドライバーの過労運転に潜む問題点について (物流技術研究会)

(野尻議長) それでは、議事を次に移らせていただきたいと思います。第4番目の議事は「輸送ドライバーの過労運転に潜む問題点について」でございます。これにつきまして物流技術研究会の齊藤様よりご紹介、ご説明をいただきたいと思います。

なお、物流技術研究会は、飲料メーカーの物流子会社さんが中心になって物流に関する研究等をやっておられる研究会でございまして、今回は国土交通省さんの方からあえてこの席でご説明をしていただきたいと思いますというご要請をしたという経緯がございます。どうぞよろしく願いいたします。

(物流技術研究会様) 物流技術研究会の齊藤でございます。よろしく願いいたします。本日は、ただ今ご紹介いただきました「輸送ドライバーの過労運転に潜む問題点について」

ということでご説明をさせていただきます。

先般、6月3日の朝日新聞だったと思いますけれども、国土交通省様の方からこういったテーマで報道がなされたと記憶しております。私ども物流技術研究会の内容について冒頭ご説明させていただきます。

私ども物流技術研究会とは、物流業界における安全、品質、環境等の情報を共有し、問題解決や安全施策の向上、特に人材育成などを図るため2007年11月に発足した企業横断的な研究組織でございます。社内の安全教育で培ったノウハウを基に、協力・下請け企業など多くの物流パートナーを含めた複数事業者による広範囲な研修を行うことを目標とし、国土交通省の指定するトラック事業の安全対策リーディングモデル創出事業の助成対象にも選ばれ、社会的な期待も高まっているものと考えております。

主な取り組みとしましては、実は昨日も実施しておったのですが、各社の配車担当者にお集まりいただきまして、合同で安全の研修、座学および実技を交えましたフォークリフトのインストラクターの養成研修、あるいはドライバーのインストラクター養成研修、5月末には各社の運行管理責任者向けの課題解決研修等を、現在、関東・関西地区を中心に実施しております。九州あるいは北海道の実輸送会社の方から、なかなかこういうご時世ですので、東京、大阪まで出ていけない、九州、北海道でやってほしいという声もたくさんちょうだいしております。今後はこういった声にお応えすべく、地方にも出向いて同様の研修を実施するとともに、加盟元請け各社共通の経営課題に対して情報の共有化を現在進めているところでございます。

われわれ輸送元請け会社は、輸送品質の確保と効率化の推進において、さまざまな取り組みを現在行っております。先ほど来、いろいろなお話をお聞かせいただいておりますが、この業界の皆さま方も当然取り組んでいらっしゃると思います。例えば、ドライバーや配車担当者に対する安全向上のための教育、積載率の向上のための往復化、あるいは共同配送の拡大。この輸送の安全の確保あるいは環境負荷低減の取り組みに対しては、われわれも荷主と緊密に連携を強化し、その成果も上がりつつあるかなと考えております。一方で、昨年の軽油単価の急上昇によりコスト低減に向けたコスト全般の見直しや、景気後退による物流減の中、例えば過勤時間の削減に向けた業務全般の見直しにも現在直面しております。

2007年にこの会が発足して以来、実施してきたさまざまな研修会の中で、参加者からアンケートを必ずちょうだいしております。その中で、直近の運行管理者の研修で出てきた

声をご紹介申し上げます。

物流会社がコンプライアンス経営、安全や環境を重視する中で、納品の時間指定や車両の待機時間の恒常的な発生により、拘束時間を超えない配車組みが、以前にも増して困難になってきております。この問題を放置しますと、ドライバーの過労運転を助長することになり、結果として取り返しのつかない重大事故に発展することを危惧しております。われわれ輸送元請け各社においては、自社はもちろんのこと、協力・下請け企業の運行管理の実態を把握し問題解決に当たる必要があるものと考えております。

過労運転をなくすには、ドライバーの健康管理は当然のことですが、例えば労働時間全般の削減や業務における無理・無駄の排除に、会社全体で取り組む必要があると考えます。特に拘束時間の遵守と休憩時間、休息期間の確保は、最低限クリアしなければならない課題だと考えております。

お手元の資料Cの1ページ目に、資料1がございます。物流業界の皆さまはご存じなのですが、一部ご存じでない方もいらっしゃるかと思ひましてご用意した資料でございます。改善基準告示という中に拘束時間というものがございまして、1日については13時間が基本で、最大で1日最大16時間まで。ただし、15時間を超えることができる回数は1週間について2回です等々、休息期間、運転時間について、こういった定めがございます。

当然のことながら、われわれ実輸送会社もこの法律、ルールに従って運用しているわけですが、先ほど来申し上げているとおり、なかなかこのとおりにいかない事情が最近目に付くようになってきた。一体これはどういったところに原因があるのかなということで今調べているところでございます。

この拘束時間遵守や休憩・休息の時間の確保については、自社車両では実現できているものと考えております。一部例外がございます。例えば先ほどご紹介いただきましたように、親会社がメーカーで、例えば食品を製造しているといった工場配送センターに出入りした際に、年末等々、需要の多忙期におきましては待機時間が発生しております。その場合に、われわれはこれを1分単位で計っているわけですが、今日は16時間3分で、3分超えてしまったというような管理をしております。

そういったことで、自社車両についてはほぼ各社とも問題ないかなと思っておりますが、実は協力会社、下請け企業の皆さまの実態は、全く見えていないというのが現状でございます。現在、各社でその実態を明らかにすべく、実態把握を急ピッチに進めているところでございます。

資料2によりますと、これは厚生労働省の資料ですが、先ほど申しあげました改善基準告示違反の件数は、事業所で掲載されておりますけれども、例えば総拘束時間や最大拘束時間に違反する事業所数は増加傾向にあるのかなと思います。われわれは、輸送元請け各社が2006年10月に施行されました「運輸安全マネジメント」の考え方にのっとりさまざまな具体的な取り組みをここ数年推進してきたわけですが、輸送の安全を脅かす要因として拘束時間の増加原因を明らかにすることが今一番重要な課題と認識しております。

現在、データを収集して各社で分析しておりますが、例えばお届け先配送センターさまへの時間指定納品が完全に定着化しております。例えば午前10時に持ってきてくださいというオーダーが各社に入りますと、一斉に配送センターに増トン車が100台ぐらいそろってしまう。大きな配送センターですともっと大きな台数になるかと思いますが、それが現状でございます。

ここでちょっと言葉の定義でございますけれども、われわれ待機時間と作業時間とを分けております。資料3になりますが、それを合わせまして滞留時間と呼んでおります。下段のイラストをご覧いただければすぐご理解いただけるかと思いますが、工場配送センターにおいても、得意先さまにおいても、待機時間とは別に作業時間が発生いたします。一概には言えませんが、大型車でやはり60分ぐらい掛かる作業の場合もあれば、小型車、普通車で30分以内で終了する場合もございます。そういった意味では作業時間はまちまちですが、大型、小型にかかわらず待機時間は非常に一定しているというか、表現が難しいのですが、なかなかこれが恒常的に減っていないということが調べていくうちに分かってまいりました。この問題を放置しておきますと、先ほど申しあげましたとおりドライバーの過労運転の助長することになるのではないかという意見が出ておまして、今後この重大事故を発生させる要因の温床にさせないように、われわれとしては取り組まなければいけないと考えております。

ある会社から、2008年度のデータの提供がございました。延べ荷役回数の3分の1が何と滞留時間が90分以上という結果が出てまいりました。これが果たして多いのか少ないのか、なかなか比較するデータがないのですが、お得意先別に見てみますとやはりばらつきはございますが、毎回90分以上というお得意先もございました。中には滞留時間が何と5時間、つまり、トラックが配送センターに着いて、ドライバーは社内外で5時間待つてようやく荷物を下ろさせていただけるという事態も発生しております。

先にご覧いただきますと、資料4になりますが、ちょっとショッキングなデータでございます。お得意先名を明らかにするとわれわれも非常に商売がやりにくくなりますので、あえてA配送センターさまとさせていただいておりますが、この表の見方は、折れ線グラフが延べ荷役回数でございます。当然商品の特性によりますけれども、やはり7月、8月、あるいは12月という繁忙期は回数も増えます。

その中で90分超えの回数が棒グラフの上の段に書いてございます。やはりこの7月、8月、12月、荷役回数の多い月に90分超えが発生している。このお得意さまに限って言いますと、昨年のデータで見ますと何と12月に9時間超えが発生しています。冒頭に拘束時間が13時間と申し上げましたので、行き帰りの輸送時間を考えますと、この1件で仕事が終わり。ただし、大して距離も走っていないドライバーが、くたくたになって帰ってくるという事例でございます。

また、これらの滞留時間を輸送側の損失金額に換算してみると、業界平均の売上をどれだけ見るかという問題もあるのですが、大ざっぱに計算しますと大体1台当たりで50万円の売上。利益を5%として考えますと1台当たり2万5000円の売上利益が失われている。つまり、100台お持ちの会社さんで計算しますと、年間で5000万円の売上。利益にしますと250万円という計算になりまして、非常に大きなコストをわれわれがかぶっていると認識しております。

このような現象は、輸送側にとってはもちろん、お届け先の配送センターさまにとっても不経済なことではないかとわれわれは考えております。例えば時間指定を集中的にしますと、納品されたオーダー商品が配送センターに入ってきます。一見効率的に見えますけれども、お届け先の配送センターさまはやはり受け入れ作業がオーバーフローします。それをこなすために人手を増やす、あるいは作業の安全性に問題が出たり、当然そこで労災事故も発生するという事も聞いておりますし、場合によっては納品したばかりの商品の汚損や破損につながるといった問題が発生しているのではないかと考えます。集中したお届け車両がお届け先配送センターさま周辺の交通渋滞、場合によっては周辺に住宅地がある場合には、周辺住民から騒音や大気汚染の苦情が出ているように聞いております。

われわれ元請け会社としましては、問題発生時にお届け先配送センターさまの窓口の担当者さまに対して個々に改善要望をしております。昨日の研修会の席でも、主に20代、30代の若い配車担当者の声としまして、「個々には対応しています。個々にはお話は聞いていただけるのですが、なかなか解決に至らない」という声が出ております。

お届け先配送センターさまと申しますと、大体卸店さま、小売チェーンさまから委託を受けて運営されている配送センターさまがほとんどかと思えます。できるだけ安いコストでの運営を求められておりますので、配送センター長におかれましてはそのローコストの中で運営しなければいけないということかと思えます。ただし、そのような事態が発生していることを責任者といえますか、上司の方々がご存じなのかどうか、あるいは卸店さま、小売チェーンの幹部の皆さまがご存じなのかどうかといったところも気になるところでございます。

今挙がっております改善要望点、ここで申し上げてすぐ改善するわけではないのですが、配送センターさまが受付時間を設けております。例えば朝7時～10時、1分遅れても受け取っていただけない。この受付時間を拡大していただくとか、あるいは実は午前中と午後での配送の比率を見ますと、会社によっては若干ばらつきがありますけれども、午前中が大体75%、午後が25%ぐらい。つまり、午後車が余っているわけです。ですから、午後配送させていただくとわれわれとしてはありがたい、あるいは午前中の渋滞が解消できる。簡単にはいかないのですけれども、理屈ではそうなるかなと。あるいは親会社のメーカー間で議論している内容から言いますと、例えばメーカーごとで曜日指定できないかと。月曜日はA社、火曜日はB社、水曜日はC社、これも理屈を言うのは簡単なのですけれども、実はやはり配送センターさまも店頭におかれまして在庫を絞っておりますので、なかなか在庫を増やすわけにいかない。やはり毎日発注しなければいけない。これもなかなか難しい問題ですけれども、例えば曜日時間の設定をメーカー別に分ける。

あるいは、受付順に荷下ろしさせていただければいいのですが、全部の受付が終わってから荷下ろしが開始されるということで、朝早く行っても早起きしたのがなかなか得にならない。あるいは、一般論ですけれども、やはり週末のお届けが多いということがデータ上言えるのではないかとわれわれは見ておりまして、これを例えばすいている月曜日から水曜日辺りに平準化できないかなと。あるいは、慣れている方は良いのですが、検品者の方でまだまだ慣れていらっしやらない方は非常に時間が掛かります。ですから、検品者の増員、これはコストアップになりますのでなかなか難しいでしょうけれども、そういう考え方もないかなと。

あるいは、フォークリフトがもう1台あれば、ドライバーが免許を持っておりますので、運転をして一緒に作業して早く終われる。中には詰め替え作業、つまり、パレットでお届けするのを配送センターの別のパレットに詰め替えをしてくれと。ドライバーというのは

気の弱い方が多くて、これをついつい受けてしまう、断れないと。下手に断ると会社に帰って怒られるということがあります。あるいは倉庫の片付けを手伝ってくれという話もあるようでございます。これはできるだけ廃止したいのですが、そうもいかないと思います。これもコストですから、料金をいただければお手伝いもやぶさかではないかなと考えます。

あるいは、全数をパレットによって下ろさせていただければ、お届けしてすぐパレット下ろしをして帰ってこられる。あるいは、配送センターさまにおいて現場の指揮・監督者の方をきちっと付けていただいて荷さばきの指示を明確に出していただければもっと効率が上がるかなと、このようないろいろな声が上がっておりまして、この改善要望点の多いお届け先さまほど、先ほど申し上げた90分超えの滞留時間の発生回数が多いことも分かっております。現在、われわれはまずはできるところから着手していきたいと考えております。

先ほどの資料4に戻りますと、曜日別に見ましても滞留時間が発生するのは木、金、土、週末に納品が集中しますから当然ですけれども、何とかこのデータに基づいてもう一度お願いといたしますか、一緒に解決に向けて取り組むべく、現在われわれは準備しているところでございます。

一方で、こういう問題も発見できました。われわれ元請け側も反省しなければいけないのですが、これらの滞留時間の長いお届け先を実は配車担当者は知っておりますので、自社車両を配車せずに協力会社あるいは下請け企業さまに配車していると。なぜかといいますと、そこでは待機時間が発生しますので実車売上が上がらない。自社のドライバーの給料をきちっと確保してやらなければいけない、歩合をつけてやらなければいけないという心理が働かまして、どうしてもそういう待機時間の長いお得意先に対しましては協力会社の業者ドライバーの皆さまにお願いしているという実態が分かってまいりました。

一例でございますけれども、協力会社さまはどのような対応をしているかといいますと、やはりあそこの配送センターは待機時間が長いので、前夜から順番待ちをしております。そうしますと、先ほど言いましたが、周りに住宅がなければ良いのですが、住宅地の場合にはやはり騒音やCO₂の問題があります。それから、早朝出勤、深夜2時、3時という時間に起きまして、会社に遅くても4時ぐらいに出てきて、お得意先に5時ぐらいに着けて受付時間が7時、こういう流れの中で作業をしていると。これはわれわれも非常に胸が痛む話でございまして、かといって自社のドライバーにさせるかと。これは失礼な言い方ですけれども、協力会社だからこそお願いしているといいますか、われわれも今まで見逃

していた、もしこれが自社のドライバーならそうはさせていないだろうということで反省して、こういったところについても今改善しているところがございます。

今まで長々と、るるご説明してまいりましたが、われわれ元請け会社としましては、ドライバーの過労運転防止の強化と労働環境の改善を実現することが急務と考えます。そのためにはドライバーの無駄な労働時間の削減を何とかして実現していかなければならない。

例えば、今回のインフルエンザの騒動が発生して、先ほども消毒液やマスクを配送しているわけですが、この輸送業界は食品・日用品を中心に、サッカーで言いますと配送の最終ラインをわれわれは担っている。つまり、日本の国民の皆さまに対してライフライン構築の最前線の仕事をしているのだという自負心を持っておりますので、そういったドライバーのこういった問題を見逃さずに、何とか業界を挙げて、あるいはお客様と協力して、解決に当たりたいと思いますので、今日お集まりの各委員の皆さまにおかれましては、こういう問題があるよという指摘だけにとどまらず、どうやってこれを改善していけばいいかというアクションプランにつながるように、ご議論いただければ幸いです。以上でございます。

(野尻議長) どうもありがとうございました。労働条件、労働環境の問題もありましたが、CO₂や自然環境面でも、こうした問題は解決に向けて非常に真剣に取り組まなくてはいけない問題なのだろうと思います。また、このパートナーシップ会議にとってもふさわしい、やはり荷主さんと運送事業者さんが協力して解決を図らなくてはいけない重要な問題だという認識をしたところでございます。大変貴重な問題提起をいただきまして、ありがとうございました。

実は、これに関連いたしまして、資料Dですが、川崎陸送様の方から関連してご報告をいただけるということでございますので、この資料Dにつきましてご説明いただきたいと思っております。樋口委員、よろしく申し上げます。

(樋口委員) では、お手元の資料Dの1ページ目からご説明させていただきます。

私どもも営業倉庫といたしますか、倉庫をやっておりますので、荷物を受ける立場でもございますし、運送する方では配達先に行って待たされる方の立場でもございます。そういう中で、今のそもそもの問題意識は、在庫を減らそうということで物流センターの集約がかなり起こってきているということです。REIT(不動産投資信託)というのがあって、

昔は 2000 坪あったら大きい倉庫だと言っていたのが、だんだん 4000 坪になって、6000 坪になって、最近は一フロア 1 万坪というふうになってきている。

ですから、大手さんの会社全体にとっては、今まで 6 カ所あった配送センターを全国 2 カ所あるいは全国 1 カ所で 1 万坪の倉庫にしたということで、在庫は減るでしょうけれども、実は 1 カ所当たりの負荷といいますか、荷物量や出入りする量、それから季節変動による山谷が逆に多くなってしまいます。そうすると何が起こるかという、大型になればなるほどその出入りが激しくなりますので、移転する前は 1 日 30 台ぐらいの出入りだったのが全国を全部集約してみたら 70 台、80 台、同じように 200 台なら 400 台になってしまうという話になります。

ですから、問題はセンター集約で長距離輸送が増えてきて、これは統計にも出ていますが、輸送トン数は景気の悪化などもあるのでしょうかけれども、多品種・小口化で減っている。ただ、輸送トンキロは明らかに延びつつあります。ということで、大きくなった配送センターや工場などに取りに行くと、待たされて、長い距離を走って、また下ろすときに大きくなった配送センターで下ろして待たされるということで、拘束時間が非常に延びてしまうということが、構造的な問題として一つ出てきていて、結局、トラックが行列になる。

もう一つは、高利用地域と住宅地域とをきれいに分離するという政策は当然のことですが、なかなか人が集まらない物流センターのようなものがありまして、ピーク時にはそれだけ人間が要るのだけれどもなかなか人が集まらない、それから派遣も、最近は何らでも人がいるのかもしれませんが、ちょっと景気が良くなると人が来ないから、なかなかキャパシティを上げるというか、人員体制を整えることができないということで、これまた人も足りない。ですから待たせるということがあります。

それから、不動産投資信託が造ったような多階層式の大きな 1 万坪ワンフロアで 5 フロアあるということ、各テナントがみんなピークは中元・歳暮のシーズンだということで、全部が忙しくなってしまう。そうすると、近所の住宅地、アパート、団地からパートさん全部、あるいはアルバイトを集めるといってもみんな同じようなことになってしまうので、やはり忙しくなってしまう。そういったことで、配送センターそのものもキャパシティの問題を抱えているということだと思います。

そういった中で、私どもの現場の方で考えてくれたのですが、着いた時間や配車した車が自社の配送センターで今がどうなっているかなど、待機時間の分析をするためにまずは

データを取らなければいけないということで、京都にある事業所と埼玉県にある事業所、2カ所に入れて今運用をしております。

何をやるかといいますと、あまり難しい仕組みではなくて、受付に液晶モニターを置いておきまして、ドライバーが来たら、到着しましたということでポンと押す。私は誰です、伝票ナンバー何番ですと。今度は、誘導されたら作業を始めました、終わりましたと、全部ログを取っていこう。これをインターネット上で配車をした配車センターや他の事業所でも今どこのセンターでどのくらいトラックが行列しているか、あるいはスムーズに動いているか把握しようということを行ったわけです。それによって逆に自社の倉庫のターンアラウンド、回転率を速くしていこうと。何が問題なのだと。要は荷下ろしが問題なのか、それとも在庫の置き方が問題でピッキングに時間が掛かっているのかなど、1車当たりの平均時間を改善するための手立てにしましょうよというのが最初の理由でございます。

次が到着したときの画面です。普通の薄型の液晶モニターを入ったところの受付に置いておきます。これは何をするかというと、あなたは何しに来たのだということで、入荷に来ました、当日出荷で積み込みに来ました、あるいは荷物を下ろして、なおかつ今度は積み込んで帰るのですといった区分けをして行います。

次のページに行きますと、入力で、自分の伝票番号を入れると入荷で運送会社名が出て登録されています。登録されていない場合、自分で入れる。携帯電話の番号などを入れていただく。登録されている人はそのまま登録されるということですが、こういうことで確定します。

その次のページに移りますと、逆にこういった状況でどうなっているかというのが見える画面です。今、〇〇運輸の者が〇〇から来て、受付時間は一番右です。一番上の方は10時53分受付で今作業中ですというふうに文字色が反転しています。次の高田運輸さんは8時に到着して待っているというような形になっております。

具体的な動きはその次のページをご覧くださいなのですが、先ほど言いましたタッチパネルの1番の受付という左の画面です。受付で伝票を出して自分で伝票番号を入れてということで、トラックを駐車場に置いた後に、社名、氏名、携帯電話など、伝票番号を入れれば引っ張ってこられるようにもなっております。

その後は、待機場所で自分の順番が何番目なのかを確認できるということで、それが待機場所、休憩室で液晶の大画面テレビでこちらの方に自分が何番になっているかが分かるようになっていきます。

それから、事務所の方では、次がというのは現場の方では携帯電話に電話をして、あと10分ぐらいで終わるよというので、何番にいらっしゃいというふうに誘導する、そのような運用をしております。

次のページの下の方に4番とありますが、着車です。バースの方に着きまして、積み込みまたは荷下ろしをするときには、この辺は細かいことを言ってもしょうがないので、ではここから時間ですということでパネルにタッチして時間を計測する。終わったら終わりましたねということでやるということで、1分1秒を細かく記録しようというものではありません。でも、これによって今まで口頭で言っていた「あそこのセンターは待たされるよ」ということを、まずは入場から退場までの所要時間をきちっとデータとして把握をして、ボトルネックというか原因をちゃんと追及しましょうと。作業のところで遅れているのか、単純に待機で遅れているのか。あと時間帯別の処理台数、これはこの後お見せしますが、何時ごろが一番入っているか、それから過去のデータで何曜日ぐらいになるのかを数値的にやっぺいこうということです。

その次が8ページ目でございますけれども、実際にこれは直近の6月12日で24時間やっております。受付時間は、一番上は午前零時25分でございます。そうすると、所要時間が52分とか、見事に深夜の2時、3時に入った車はみんな1時間以内でびたっと出ていっているわけですね。

ところが、次のページを見ていただきまして、今度は同じ日の18時台のデータを見ますと、何と所要時間で3時間とか、これでも多分良い方を持ってきているという感じですけども、やはり増えていて、この6時台をどうするのだという話にしていかなければいけないということなのですね。一番は、このようにデータが出てきまして、これはわれわれですからできていますが、配達先はこれが全然できないという問題があります。

でも、ある程度こういう話ができると、一番問題なのは、どこの配送センターも接車バース、1回に10台の車が着けて、標準の作業時間なら30分か1時間だと。だから、1時間でできる台数は2回転なら20台や10台などと計算できるはずなのですね。これを全然やっていない。大手の自動車メーカーさんや日本の一流の製造メーカーさんならそんなことは当たり前でやっているはずが、問屋さんなどという話になりますと全くそれができていない。

ですから、単純に配送センターの入庫キャパシティが10t車換算で1日何台だと把握できれば、15分単位ぐらいでアポイントのシステム、予約ができるはずなのです。予約のシ

システムというのは私もいろいろなところで言っているのですが、欧米では当たり前の話になっていて、それをできない言い訳として日本は渋滞があるからと言うのですが、アメリカのヒューストンやアトランタなどというところの渋滞を考えたら、今は東京よりひどいくらいなわけです。それでもちゃんと入出庫は〇〇運送会社が10時15分に行きます、10時25分にしますと、10分単位でやって、なおかつほとんどの配送センターがどの車が何時に入って何時に出ていったというログを取っています。

どうしてかという、それは留め置き料があるからなのですね。留め置き料を適当に請求してくる運送会社に「違う、ちゃんと何分以内で出ているぞ」と、逆の意味でアメリカの場合はやっているのです。でも、そのようにごくごく当たり前の配送センターのキャパシティというものをもうちょっと考えていただいて、留め置き料をきちんと請求できるようにする。そうすれば何かインセンティブが働くようなことになると思います。

当たり前のそういった計算ができていないということが一つ問題なのと、もう一つは何でもかんでもコンピューターの配達先のマスターに、〇〇商店、何々配送センターといったときに、コンピューターの登録先に住所と電話番号を入れた後に、配達指定といって全部8時とマスター登録してしまうのです。そうすると、これが延々と何年間も8時必着という形で伝票に出てくるわけです。アポイントシステムがあれば実際にはトラックの方でアポイントを取りますから、本当に8時に必要ならそこに入れていただけるはずですし、必要なければ10時とか11時に入ってくださいというような配車をしていただける。

ですから、欧米でごく当たり前にやられていることを、日本でも渋滞がどうのこうのという言い訳をしないでやっていただければという意見ですが、とにかくこういうデータを取っていくことが交渉の第1段階だと思ってこういうことをやっております。ですから、後はこれをASPのようにしていろいろなセンターに入れていければということで、今準備はしているところでございます。以上です。

(野尻議長) ありがとうございます。ただ今の物流技術研究会の齊藤様、川崎陸送の樋口委員から大変貴重なご報告をいただいたわけであります。どうぞ委員の皆さま、ご自由にご質問、ご意見がございましたら出していただきたいと思います。いかがでございましょうか。どうぞ。

(齊藤委員) 神奈川大学の齊藤と申します。大変興味深いご報告をしていただきました。

ありがとうございました。

物流技術研究会の齊藤様にお伺いしたいのですが、基本的にこういった過労運転につながるような形での待機が生じるというのは、要するにある種構造的なものであると。ご説明の中で、それが最近増加しているという認識でよろしいのでしょうか。

(物流技術研究会・齊藤副会長) 過去のデータがないので、われわれの感覚的な部分でしかないのですが、一つはドライバーからそういう声が非常に上がってくるようになってきたのが2007年の夏ぐらいからです。それはなぜかということをお願いしますと、一つは軽油高騰も含めてコストアップの中で、例えば高速道路の使用を減らすなど、各社がいろいろなコスト低減に向けた話をドライバーに要求した時期と重なるのかなと考えます。そうしますと、ドライバーはドライバーで今まで高速道路を走れたのに一般道路を走らなければいけないので、いわゆる出発点から到着地点までの時間を計算します。そうしますと、やはり現地に待機時間があるので、そこで今度引っ掛かってきたのが、拘束時間に今まではぎりぎり引っ掛かっていなかった15時間、あるいは14時間台というものが、1時間、2時間延びたことによって、ちよくちよくと16時間を超えるようになってきた。各社の配車担当者も気付いてはいたのですが、それをあまり大きな問題としてとらえていなかったというのが現状かと思います。

ところが、「運輸安全マネジメント」が2006年10月から施行されて、あれは宣言だけではなくてそのとおりにわれわれはマネジメントを運営していこうと。そうすると、法に基づいたという考え方でいきますと、拘束時間オーバーという問題は、まず法を破っているという認識、あるいはその延長線上でドライバーの過労というところに、これは単なる法を破っているという問題ではなくて大きな問題が潜んでいるぞ、つまり、それは重大事故につながるぞというところに、遅まきながらわれわれもようやくたどり着いたというふうにご理解いただければと思います。

(齊藤委員) 先ほどの樋口社長のお話ですと、物流センターが集約化することによってトラックがそこに集中するようになる。それがそこでの滞留の一つの原因になるのではないかというご指摘があったのですが、物流センター側の要因といったものは何か考えていらっしゃるのでしょうか。

(物流技術研究会・齊藤副会長) 今回の樋口社長のお話は本当によく分かるお話でございます。まして、私どももセンター側の立場になって考えますと、先ほどお話が出ていましたけれども、時間指定で何時に入っていらっしゃいということをやっている会社があるのですが、ここは非常に改善が進んでいまして、作業時間を含めても60分を切るなど、つまり、ドライバーからすると、あそこの仕事なら行きたい、ここは行きたくないという違いが出るぐらい非常に差が出てきているように思います。

センター側としましては、先ほど樋口社長がおっしゃったように、まさに時間を管理するといいますか、データを取って、先ほどの例で言いますと、夜中は問題ないのだけれども6時台をどうするか。これは分散させるしかないわけです。分散させれば問題は解決するわけですから、センター側としては、私はそこしか問題の解決方法はないのではないかと考えております。

(野尻議長) ありがとうございます。そのほかいかがでございますでしょうか。どうぞ青山委員。

(青山委員) 野村運送の青山でございます。

今お二方から実態のご報告をいただきましたが、それを実践しているのがわれわれでございます。現実に私どもの乗務員も、あるA倉庫というところに行く場合には夜中の1時に出ます。これは前回もご報告申し上げましたけれども、朝の8時に入って、降りたのは夜の9時です。その次に、今度は夕方3時に入ったら、11時です。運賃は決まっていますから、ではそれを避けるためにはどうするかというので、夜中の2時に出て朝の3時、4時に並んでいるのですね。それが現実でございます。

それから、樋口委員の言われた、私どもは路線の配達もしていますので、みんな午前中必着という決まりきった伝票なのです。ところが、私どものドライバーは3年、5年とやっていますから、荷主さんの顔が浮かんでいます。あそこは遅れても午後でも大丈夫だと自分の判断でやっています。ですから、ドライバーはそれを全部熟知しないと回りきれないということが現実に起きています。

この元凶は何かといえば、待機時間に対するコストを誰も負担していないことです。全部、運送事業者が何らかの形で負担している。その裏側では、結局、拘束時間に対して適正賃金という形でわれわれが負担しきれているのかという部分で常に疑問を持ちながら現

状やっていますので、ぜひこの委員会を通してそういった時間指定、前日も申し上げましたけれども、これだけIT化が進んでいるわけですから、前日に明日行きますよといったときにはせめて返信で何時ぐらいに入ってくださいよというようなシステムぐらいはできないのかなと思います。以上でございます。

(野尻議長) ありがとうございます。そのほかいかがでございましょうか。矢島委員、お願いします。

(矢島委員) 全日本トラック協会の矢島でございます。

実は私どもの方も、協会で運行実態調査を毎年やっております。今、樋口委員がおっしゃったようなきめ細かなものではないのですが、500事業者ぐらいにアンケート調査をしております、荷主さんのところの待機時間等々について調査しているのですが、やはり最近では待機時間が全体で見ますと非常に長くなってきているというのが実態です。

それから、例えば手待ち時間が発生した場所ということで、今のような物流センターやターミナルはともかく、荷主さんの庭先という回答が50%ぐらいあるのです。その後がトラックターミナル、それから倉庫や物流センター、こういうところで待ち時間が非常に発生いたしますということで、この調査は大体500事業者ですが、待機時間が1時間以上と答えた方々が約30%です。ですから、45分ぐらいの人も入れますと、ほとんどの事業者さんが待機させられていると。

ですから、先ほどご報告いただきました物流技術研究会の待機時間の黄色のところだと思うのですが、このところの待機時間が非常に長くなってきていると。今、野村運送の社長さんがおっしゃっておられましたけれども、ここの部分はお金を全然いただけないというところがございますから、留め置き料なり何らか、料金設定の必要が非常にあるのかなという感じがいたします。今後、潜在的と申しますか、今のシステムならばどうしても待機時間がゼロというわけにはいかないと思いますので、そこは償うべく料金という形で何らかの形で取れるような方向というものを検討する必要があるのではないかと感じがいたします。

(野尻議長) ありがとうございます。どうぞ土屋委員。

(土屋委員) 労働組合を代表して、手短に4点ほど申し上げたいと思います。運輸労連では、毎年ドライバーのアンケート調査や電話の相談を受けております。その中で特徴的な部分のお話をさせてもらいたいと思います。

まず、一つは行政に関連することではありますが、手待ち時間の問題で、労働時間であるのですけれども、中身はいつみれば休憩時間の取り扱いがされていたりするわけです。こここのところに対する電話相談が大変多いということが、一つ現状の実態としてあるということについて報告をしておきたいと思います。

次に、二つ目の問題は、待機時間の問題であります。われわれも安全環境対策から、この問題をどうするかということで頭を悩ませております。ただ、来年の4月から、時間外60時間を超える場合は割増率が引き上げられることとなります。そこで問題なのは、大手と中小の、言ってみれば法律の適用が区分けされるわけです。そうすると、先ほども若干報告がなされていましたが、配送センターあるいは荷主さんの企業側の工場等々の場所において手待ち時間が長くなるということは、当然、下請けに回せば事足りると。大手はいわゆる働いている人への割増料金は払えないから、下請けですべてこなそうとすれば、何ら総労働時間短縮にはなっていないということを、一方では抱えているということになるわけです。

ついでに、今、樋口社長なり全ト協の矢島常務の方からお話ございましたが、荷主側も物流会社、いわゆるトラック会社の方もお互いに努力するような、どのような仕組みが取れるのかということだろうと思います。お互いに必死になって手待ち時間の短縮に取り組むという共有化、あるいは姿勢、知恵を出し合うことが必要であろうと。そのことがさっきも社長からもお話ございましたが、インセンティブからペナルティなど、お互いがどうしていくのかということ宿題として、現実問題として抱えていることについて、われわれからも主張しておきたいと思います。

それと、手待ち時間は直ちに解消できないと思うのですね。問題は、運転手さんのお話を聞きますと、集荷・配達順番がいつ回ってくるか分からないために、勤務から解放されないということでもあります。そこで運転手の相談やアンケート調査を見ますと、できればそういう場所では休憩できる待機場所を確保してもらいたい、あるいは社長の方から説明、ご提起がございましたように、荷さばきについてコンピューター管理等々ができて、順番の時間指定ができるようなシステムを開発してもらいたいというのが、ドライバーの要望でございます。

それと、報告の中で、われわれの問題意識も一緒のところにあるわけで、最後に運送事業者の方にちょっとお願いしたいということです。問題は効率化ということで、手待ち時間を削減する上でジャスト・イン・タイム方式は有効だと考えておりますが、入れ代わり立ち代わり出入りするの、物流全体から見ると非効率だということになるわけです。従って、共同配送等々の問題提起がされておりましたが、言ってみればミルクラン方式の活用、共同輸送・配送等々について、業界としてもさらに効率化を促進させる必要があると思っております。

最後になりますが、私は労働組合の連合組織の副会長をやっております。そこで、今、労働組合の名前からいくと、運輸労連、交通労連さんが大きなトラックの労働組合を抱える産業別組織でありますけれども、今、荷主さん方のところにある物流の子会社の労働組合とも、さまざまな今提起されました手待ち時間や拘束時間、基準告示をどうしていくのか等々の共通する課題について情報交換、意見交換をしながら、政策にできるものは結び付けていこうということで、実は15の産業別労働組合、それが自動車や電機、食品関係もその政策担当の皆さま方に出させていただいて、こういう問題について検討していこうと。

今、世の中はジャスト・イン・タイムではなくてサマータイムという話が連合の中でもされている。しかし、やったは良いけれども、われわれの業界は何も変わらなくて、さらに時間が長くなったということが必ず付いて回る。そんなことをテーマにしながら、物流に関する政策の研究会をしていこうということで横断的な会議を立ち上げることについて報告をし、本日4時から記者会見することになっておりますので、マスコミに出るかもしれませんが、ひとつよろしく荷主さんの皆さんにお願いしたいと思います。

(野尻議長) ありがとうございます。そのほかございませんでしょうか。どうぞ。

(興委員) 三八五流通の興といいます。

あえてお客さまの名前を出して事例を報告させていただきたいと思います。今日ご出席のイトーヨーカ堂の平賀物流部長のところとわれわれ東北の配送センターとが、スルーデポを契約してもう13年になりました。今、樋口社長がおっしゃったような、まず当然荷受けから完了時間、出発時間と、限られた時間の中でやっています。

ヨーカ堂さんとのご契約は、荷受けしたら、例えば東北の場合は一番遠いところで八戸、五所川原へは1時までに着けてくださいと。その決められた契約の中でわれわれはどうい

う準備をしたら良いのだろうということで、そこに機械を入れたり、荷さばきをどのようにするなど、そこにはもちろん自社もあるし、業者も入っています。その中で決められた料金で今やっています。実際の時間は、朝3時から8時まで荷受けします。荷物の量が多いとヨーカ堂さんから事前に情報が来ますから、それを午前2時にする、1時にするなどして、後ろの方は絶対に長くしません。

もう一つは、どうしても量が多いと待機車両が出る。われわれが契約した出発時間に間に合わないもので、そこに一部人員を増員したり、車を増加する。これはすべてお客さまの情報先が出てくれば、われわれは対応できるわけです。今言ったのはヨーカ堂様ですが、非常に良い事例だと思います。

それから、われわれは逆に言えば保管もやっているし、特積みもやっている、貸切もやっている。さっきいろいろ話が出ていましたが、出荷の方は、どうしても出発時間が遅くなると、われわれ延着しますよと。延着するのであれば現地チャーターなり何なりを要求してきます。そうすると、お客さまは経費を出すのが嫌ですから、出発時間は比較的守られてきています。

問題は、さっき出てきた着の方だけです。例えば一つの荷主さんにトラックが20台行く。これは全部朝8時です。8時に行ってどんなことをしても遅いわけがないわけです。それが10時、11時、12時になる。そうなるとう度は次の車の配車の仕組みができなくなる。果たして何時にお客さまに次の荷物を用意させたら良いのか、こういう事例があります。ですから、配車権はメーカーさん、荷物を受けるのはベンダーさんで、トラックは極端に言えば遅くならうが何だろうがそれは関係ない。しかし、発の方は時間を守ってやらなければならないので、その中間に入っているわれわれ業者が一番困る。

それから、さっき組合の方で話をしていましたが、待たせるベンダーさんもありますが、そこには例えば冬であれば控え室を用意してストーブをたいている。また、夏であればエアコンのついた部屋を用意してくれる。一步入っていくと、構内はアイドリングストップで、炎天下の中でドライバーは待っていなければならない。ドアを開けて、ただ風で暑さをしのいでいると。

ですから、優しい物流というのか、確かにそれはコストも掛かる部分はあるかと思いますが、そういった双方の連絡、発側と着の情報の交換、それから、待たせるのであれば、ドライバーに対する思いやり、そういうことをしていかないと、労働時間、労働条件の改善がなかなか進まない。それが長時間労働になっていく。われわれの努力だけでは長時間

労働をなくすのは限界がありますので、そこは行政とご相談なり、また、お客さまと懇談しながら進めていくべきではないかと思います。以上です。

(野尻議長) どうもありがとうございました。そのほかございますでしょうか。先ほど申し上げましたけれども、やはりこの問題は非常に大切な問題だと思いますし、今日は問題点の指摘がありましたが、そういう中で樋口委員、あるいは興委員から、改善に向けて具体的な取り組みをもう始めていらっしゃるところがあると。また、良いお客さまと興委員はおっしゃいましたけれども、荷主さんの方でも真剣に取り組んでいらっしゃるところがあると伺っておりますので、できれば次回に向けてベタープラクティスといいますか、ベストプラクティスといいますか、こういうことの解決のために具体的にこういうことを既にやっていたらいいところがあれば、ぜひご紹介いただければ大変ありがたいと思いますし、そういうことをたたき台に、この問題については皆さんとまた積極的に議論をさせていただきたいと思います。

一応議題につきましては一通り終わりましたが、そのほか特に委員の皆さまから何かございますでしょうか。それでは、ないようでございますので、事務局から何かご連絡等の事項がございましたらお知らせいただきたいと思います。よろしく申し上げます。

5. その他

(一見課長) 今日は熱心にご議論いただきまして、ありがとうございました。最後の議題でありました、これは以前からといいますか、従来から非常に大きな問題として認識されておりましたけれども、手待ち時間について、先ほど議長の方からも、私ども事務局といたしますか、行政に対しての宿題をちょうだいしております。

重大事故につながるようなものでもあるかもしれませんし、環境上非常に大きな問題となる可能性もありますので、私ども、事務局であるとともに、当然、行政でございます。パートナーシップ会議は別途資料で本日も配らせていただいておりますが、全国で展開しておりますので、手待ち時間という荷主さんと事業者さんで一緒になって解決しなければいけない問題が議題として出てまいりましたので、できれば全国の運輸局、あるいは各運輸支局が県ごとにございますか、そちらでも共通の議題として取り上げてみたいと思います。

本日はご発言いただきませんでしたけれども、私ども聞いておりますところだと、荷主さんの方で非常に積極的に取り組んでおられる良い事例を持っておられるところもあるかということで聞いておりますので、そういった事例も、先ほど議長からも宿題をいただきましたが、ご報告させていただきたいと思っております。

(野尻議長) どうもありがとうございました。もしなければこれで終了させていただきます。マイクを事務局の方にお返しいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

(3) 閉会

(今井企画調整官) それでは、長時間にわたり熱心なご議論をいただき、本会議を大変有意義なものとしていただいたことに対しまして、事務局からも感謝申し上げます。次回の日程につきましては、また後日改めて調整させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、若干早いですが、これで本日の会議を終了させていただきます。本日は誠にありがとうございました。