

第1回「建設資材物流における生産性向上及びトラックドライバーの
労働時間改善に関する懇談会」
議事概要

1. 日 時

平成30年12月21日（金）10:00～12:00

2. 場 所

中央合同庁舎4号館 123会議室

3. 議事概要

- (1) 議題1「建設資材物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会の設置について」、議題2「トラック運送業の現状及び課題について」、議題3「建設資材物流に関する現状及び課題について」、議題4「アンケートの実施について」について事務局より説明を行い、意見交換を行った。
- (2) 各委員からは、以下のような発言があった。

○産業別流動量（資料4、6頁）が示されているが、建設資材の物流は複雑である。例えば窓で考えた場合、アルミサッシに組み立てた後に持っていく場合は製造業だが、ガラスで運ぶ場合は卸売業となり、その時の契約によって異なる。1つの会社でも、製造業、建設業等複数の側面があり、また、下請けとの関連も出てくる。全て対象となる場合があるので、アンケートは誰に対してなのか、何の事についてなのか、絞る必要がある。

○物流ルートを3種類に大別（資料4、12頁）しているが、契約関係はそう単純ではない。かつて経済産業省が実施した取引実態の調査では契約形態を16種類に整理したが、ここにはそのうち4種類しか反映されていない。ゼネコンや住宅メーカーによる配送指示、販売店、商社、工務店の指示など色々な契約形態があり、その時によって条件が異なる。どのような物流形態の場合に、どの箇所で問題が起こっているのか、整理して議論する必要がある。

○アンケートについて、建材メーカーは部品・材料を仕入れて製品に仕上げ住宅メーカー等に出荷するため、着荷主・発荷主の双方の立場がありうる。発荷主としての立場に絞ってくれれば答えやすい。加えて、自由回答で、好事例についても記載してもらってはどうか。

- 住宅から非常に大きなビルまで広範囲にわたる現場の議論をしている。ドライバーの作業環境改善を目指しているのか、運送の合理化、適正化を目指しているのか、焦点が絞れない。
- 例えば、配送に対しての合理化で言うと、荷をいっぱい積むにはどうしたらよいか、あるいは配送センターを近所に作ればよいのでは等、元々ターゲットはあるだろうが、現時点ではあまりにも議論の範囲が広いため、内容を絞った方がよいのではないか。
- 施工会社としては、日建連加盟会社があり、日建連非加盟会社もある。一企業の中でも様々な部署・施工現場がある。どこに対して何をやるか明確にならないと建設業界全体でアンケートを実施するのは難しい。また、日建連だけでも加盟社数が非常に膨大であり、アンケートを取るのはいずれの手続きが必要。日建連以外も含めて、業界全体に対しての調査依頼という事であれば、日程・時間等協議したい。例えば全加盟社が対象ではなく、規模ごとに調査会社数を決めるなど、ある程度絞っていただければよいが、全加盟社対象は現実的ではない。
- 土木分野で扱う資材として、鉄筋を含めた鋼材、コンクリート（生コン、二次製品）、砂、骨材などがある。ダンプトラックが運ぶ砂や骨材、生コンクリートは今般の議論の対象外かもしれない。建築・土木の中でも様々である。
- 土木は公共工事が多い関係で、施工の記録などを写真で残さなくてはならない。特車が申請ルートの通りにちゃんと通ってきているか、これも写真撮影をして記録を残すことに時間と手間を要している。
- 住宅の物流について、荷待ちに注目した状況を報告したい。住宅建設の概ね 75%は街の工務店や小規模な建設会社等がやっている。建設現場へは地域にある建材店から軽トラックやワンボックスが多く、大きくても 2 トントラック位までで運んでいる。建設現場の代人や職人さんが、朝、建材屋に寄って、資材を積んで現場へいく事もある。このルートではあまり荷待ちというのは考えづらい。
- 住宅メーカーのシェアはだいたい 25%、ユニットとプレハブに加えツーバイフォー、在来木造なども入る。サプライヤーから住宅メーカーの物流センターへ運んだ時に荷待ちが発生している可能性はある。荷待ちの発生状況がわかれば、直ぐにでも対応するので、荷待ちに関する統計資料の内訳を知りたい。
- 街の建材店が間に入ってくる物流ルートでは、地域の建材店が、在庫量・物流を調整するコーディネーター的な役割をしており、様々な種類の建材を現場の工程に合

わせて運ぶため、結果として物流の効率化に寄与していると考えられる。住宅メーカーの物流センターでの荷待ちや現場直送ルートに比べて物流上の問題は起きにくいのではないかと。

○アンケートは、住宅メーカーの調達部門や、地域のビルダーに回答してもらおうということだと思うが、Q6の質問内容を見ると、「代表的な品目名を1つ答えて下さい」と言われても、住宅生産者は全部扱っているので、ここで答えるのが止まってしまう。また、現場で、物流センターでなど、どこで荷待ちしているかの場所も設問に加えて欲しい。

○建設用の鋼材を製造・出荷する場合、現場に直接持ち込むルートもあるが、前作業を実施する加工業者の作業場に持ち込むことが多い。本来は荷卸しの際に玉掛け等はやらない契約だが、ドライバーが荷待ち時間を減らしたいので玉掛けを手伝うことが常態化しており、安全等の問題もある。荷待ち時間の削減に取り組むのであれば、本来の受渡条件遵守が前提となる。

○需要家に日本鉄鋼連盟から書面で受渡条件の改善のお願いをしているが、現状が続いている背景には、購入者（ゼネコン）と荷の受入者（鉄筋加工業者）が異なることがあり、周知徹底の為に、ゼネコンや国交省から鉄筋加工業者への指導をお願いしたい。

○特にドライバーについての改善という事で、国主導での開催に感謝している。コンプライアンスを守る為に目いっぱいやっているが、受け入れ側の対応を改善して頂きたい。現状をちゃんと伝えないと、物流が止まってしまうくらいの危機感がある。労働時間、生産性の向上という事では、自助努力は限界なのでぜひやって頂きたい。

○具体的には、待ち時間、積み込み時間等は、コンクリートの輸送でも発生している。建設現場の建築プラントのサイロへの輸送でも、納入の待ち時間がある。諸規定や周辺住民への配慮もあり、納入時間も限られていることに加え、現場のサイロも容量が少ないので、満載では運べないという事情もある。到着日時指定が減少傾向という話題があったが、近年は30分単位のピッチで指定されている事があるので、認識が違う。

○特車申請の煩雑さが一番の課題であり、走行ルートが限定されることもドライバー等の負担となっている。

○例えば、ユニットバスの物流について、メーカーの工場では壁パネル、浴槽、天井等色々な部材が生産されている。どれか1個無くても積み込みができない。特に長

