

第3回 関東地区・東京都トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議
議 事 次 第

1. 日 時

平成21年9月11日（金） 14時00分～16時00分

2. 場 所

東京都新宿区四谷3-1-8

東京都トラック協会 7階大会議室

3. 議 事

（1）開 会

（2）神谷関東運輸局長挨拶

（3）議 題

1 最近の景況感について

（各 委 員）

2 トラック輸送適正取引に関する取組状況

（関東運輸局）

3 受付システムによる待機時間の把握について

（株式会社川崎陸送）

4 その他

（4）閉 会

第3回関東地区・東京都トラック輸送適正取引推進
パートナーシップ会議委員名簿

(順不同・敬称略)

荒 木 時 雄	東京商工会議所 地域振興部長 (関東商工会議所連合会、東京都商工会議所連合会)
和 栗 安 広	東京経営者協会 事務局長
竹 口 誠 三	関東倉庫協会連合会 専務理事 (東京倉庫協会 専務理事)
奥 山 素 行	キリン物流株式会社 関東支社副支社長
木 曾 一 夫	全農物流株式会社 専務取締役
黒 須 元 信	AGCロジスティクス株式会社 執行役員 物流改善推進室長
鈴 木 昌 和	関東地方通運協会 専務理事 (東京地方通運連盟 専務理事)
松 永 正 大	東京路線トラック協会 常務理事
綿 引 正 明	関東トラック協会 専務理事 (東京都トラック協会 専務理事)
竹 内 政 司	竹内運輸工業株式会社 代表取締役
三村 偉一郎	株式会社三村運送 代表取締役
矢 崎 敏 央	弘済運輸株式会社 代表取締役
黒 澤 忠 男	関東地方交通運輸産業労働組合協議会 副議長
櫻 井 成 好	関東経済産業局 産業部次長
山 手 齊	東京都産業労働局 商工部長
小 林 豊	関東運輸局 自動車交通部長
矢 田 淑 雄	関東運輸局 東京運輸支局長

第3回関東地区・東京都トラック輸送適正取引推進
パートナーシップ会議委員出席者名簿(21.9.11)

(順不同・敬称略)

委 員

荒 木 時 雄	東京商工会議所 地域振興部長 (関東商工会議所連合会、東京都商工会議所連合会) (代理出席 朝香 博 地域振興部副部長)
和 栗 安 広	東京経営者協会 事務局長 (代理出席 大 矢 衛 史 総務部部長代理)
奥 山 素 行	キリン物流株式会社 関東支社副支社長
木 曾 一 夫	全農物流株式会社 専務取締役
黒 須 元 信	AGCロジスティクス株式会社 執行役員 物流改善推進室長
鈴 木 昌 和	関東地方通運協会 専務理事 (東京地方通運連盟 専務理事)
松 永 正 大	東京路線トラック協会 常務理事
綿 引 正 明	関東トラック協会 専務理事 (東京都トラック協会 専務理事)
竹 内 政 司	竹内運輸工業株式会社 代表取締役
三村 偉一郎	株式会社三村運送 代表取締役 (代理出席 泉 学 常務取締役)
矢 崎 敏 央	弘済運輸株式会社 代表取締役
黒 澤 忠 男	関東地方交通運輸産業労働組合協議会 副議長 (運輸労連関東ブロック代表委員)
櫻 井 成 好	関東経済産業局 産業部次長 (代理出席 渡 辺 裕 芳 中小企業課下請代金検査官室長)
山 手 齊	東京都産業労働局 商工部長 (代理出席 片 山 泉 商工部経営支援課経営安定係長)
小 林 豊	関東運輸局 自動車交通部長
矢 田 淑 雄	関東運輸局 東京運輸支局長 (代理出席 萩 原 邦 男 東京運輸支局次長)
参考人	
樋 口 恵 一	川崎陸送株式会社 代表取締役

【議事概要】

第3回 関東地区・東京都トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議

開催日時：平成21年9月11日（金）14：00～16：30

開催場所：（社）東京都トラック協会 7階大会議室

議事概要：各委員から最近の景況感についての意見を伺ったあと事務局からトラック輸送適正取引に関する取り組みについての説明を行い、その後川崎陸送（株）が受付システムを使用した待機時間把握及び手待ち時間短縮の取組についてのプレゼンテーションを行い意見交換を行った。また東京都トラック協会によるグリーンエコプロジェクトの紹介を行った。

1. 局長挨拶

2. 議事

議題1 最近の景況感について（各委員）

○朝香氏 （東京商工会議所 荒木委員代理）

東京商工会議所では四半期毎に景況感の集計を行っており、東京23区内2000～3000社の中小企業に売り上げ、採算性、資金繰り等のアンケートを行っている。その結果、過去9期連続マイナスと厳しい状況が続いているが、21年4～6月については若干であるがマイナス幅が縮小してきている。但しもともと大幅に減少してきた中でのマイナス幅の縮小であり、相対的には中小企業の景況感はまだまだ厳しく、データ上からはなかなかいい材料が見つかってこないというのが現状である。今年いっばいは底を這うような状況が続くのではないかと考えているところである。

政権の交代については新政権が動き出さないと何とも言えないところであるが、中小企業の方は今後の動きについて大変高い関心を持っている。

○大矢氏 （東京経営者協会 和栗委員代理）

当協会では、会員企業の経営状況等に関する調査は行っていないため、主催セミナーや会合でのアンケートあるいは個別ヒヤリングを通して得られた景況感ということになる。政府発表の各種統計では、“不況は底をついた、これから景気は回復基調だ”といわれているが、実態は、業種によって差はあるものの、多くの経営者が依然として経営は厳しい状況にあり、回復の実感は少ないようである。また、当協会は雇用問題に関心を持っているが、多くの企業は正規社員の雇用を維持するのが精一杯というのが実情である。

新政権は雇用・失業問題、中小企業対策等について、どのような政策をとっていくのか、注目している。

○麒麟物流 奥山委員

ビール業界4社の出荷状況だが、上期出荷量は昨年マイナス2%程度、ビール業界はある意味成熟産業であり、嗜好の多様化ということもあり、新たな商品を投入してもなかなかヒットには結びつかない状況がある。当社としては親会社の麒麟関係が7割、外販関係（加工食品及びビール関係の原料、資材等）が3割という構成であ

り、親会社の業績は当社の売り上げに如実に影響してくる。1～3月期についてはビールの出荷、外販とも大きく落ち込んだ状況であった。

物流事業としての取組であるが物流業界では相変わらず時間指定いわゆる朝一というのが慣例になっており全体の7割が朝一指定という状況になっている。それに伴い納品先での滞留も課題になっている。改善には努力しているが、流通事業者と運送事業者との接点がなかなか見いだせない状況にある。率直に言えばアウトソーシングの弊害が乗り越えられない部分が多い。

当社は運送事業者でもあるので、その立場から行政に対しては下請法、労働基準法、安全衛生法等法規制に係る部分については、きちんとやっていただきたい。事業者の努力だけではどうにもならないものがある。ルールを守り、そのためにはコストがかかるということを踏まえた指導をお願いしたい。

○木曾委員（全農物流）

当社は我が国の農産物とこれに係る生産諸資材の運送を行っている。今年の6月～8月前半の天候不順により全般的に米をはじめ農産物が不作であったためかなり輸送量が減少している状況である。当社では一部の一般貨物では増えている部分もあるが、会社全体では前年比9.6%と減っている状況にある。おそらく農業地帯である北海道や東北の農村部の運送事業者についてはもっと厳しい状況であると思われる。また、健康志向の影響かもしれないが確実に国内の食料消費量が減っており、特に米、一部の畜産物の消費は減少傾向にある。したがって当社及び農村部の運送事業者にとって、今後中長期的な事業計画をどう立てていくか大きな課題である。

また、今後の課題をもう2点話したい。

1点目は環境対策がコストアップに繋がることは避けられないということである。民主党政権になり鳩山氏が総理としてCO2の25%削減を行った場合運送事業者にはかなりきついノルマが課せられると思われ今の内からコストアップに備える対策を取る必要があると考えている。

2点目は最近大手スーパー、量販店、消費者団体等で食料品に対する物流品質対応が高まっており、衛生上混載を禁じる要請があるなどトラックの稼働効率を低下させている。この2点も今後当社にとって大きな課題となると思われ、行政に対しても指導方をお願いしたい。

○黒須委員（AGC ロジスティクス）

当社は旭硝子の物流子会社である。親会社を含めた景況感であるが、1～3月に比較し4～6月は右肩上がりであり明るい兆しが見えたかに思われたが、7～8月が伸びず期待を裏切られた格好である。薄型テレビ関係についてはエコポイントの影響で1～3月は前年比大幅な落ち込みであったが、現在では前年並みまで回復している。これに比べ建築関係は全くだめでビル、住宅用ガラスは低迷したまま推移している。自動車用ガラスについて新聞報道等では自動車の売り上げは戻ったと言っているが実際には海外生産に流れているようで国内についてはまだまだ低い状態である。化学品についてはそれほど大きな落ち込みは無い。旭硝子が今年の12月に北九州の工場を休止することを発表しており、パートナー会社全部が残れるとは考えにくい部分もあるので情報をいち早く開示し慎重に協議を行い早めに対策を打っていきたいと考えている。

○鈴木委員（関東地方通運協会、東京地方通運連盟）

当協会は鉄道コンテナ輸送に係る通運事業者の団体である。鉄道コンテナ輸送に係る景況感だが、3月の会議の時に11月以降2月まで10%程度の減少であると報告

したが、今回も状況は変わっておらず昨年までは鉄道コンテナ輸送は環境に優しい輸送モードと言うことで順調に輸送量を伸ばしてきたが、昨年11月以降8月まで対前年同月で10～15%落ち込んでいる。6月に一時前年並みに回復してきたので期待していたが、自然災害が続いた影響もあったのか7月で80%に落ち込み8月でようやく90%と言う状態であった。このような中輸送品目によって輸送量に差があり、5月中旬以降化学薬品、化学工業品は急速に回復してきており、これは中国の需要の増加によるものと思われる。反面冷夏の影響を受け、清涼飲料水、酒類、農産物は前年を下回り、大きな落ち込みを続けている。このほか、紙パルプ、出版物についても前年割れを続けている。

また地域別に見た場合北海道方面の輸送が健闘していて前年並みの数字を確保している。これに対して、関西、九州方面については自動車部品輸送が影響し、前年を大きく下回っている。このような状況続いており、今後一気に輸送量が回復するような好材料は見いだせないのので私たちとしては JR 貨物と共に環境面を中心に鉄道貨物輸送のメリットを地道にアピールして行きたい。

○宿利氏（東京路線トラック協会松永委員代理）

当協会は特積事業者の団体であり、路線、宅配関係の景況感について話したい。今年の2月、3月においては、業界でも良いところで対前年比10%減、悪いところで20%減で推移していたが、4～6月にかけて徐々に回復し、8月には各社とも対前年比95%まで回復してきた。運賃率については昨年サーチャージでかなり強力に交渉を行ったため、対前年100%をキープできたが、物量が5%程度減少しているので収入も減少している。そのため、各社ともコスト削減に取り組んでおり、幹線輸送の共同化の推進を行っている。また、当協会の一般社団法人化に伴い、JR 貨物が賛助会員として加わった。これにより会員各社と JR 貨物が話し合う場を持つことが出来るようになった。このことでモーダルシフトが進んでいくことを期待している。

コスト削減の目玉として、東京都区内の配達エリアを見直すことになり今そのための話し合いをしているところである。お互いがそれぞれの得意エリアに集約し、シェアリングして無駄なコストを削減使用とするものである。また吉祥寺において来年の4月を目途に物流の共同化を図るべく取り組んでいるところであり、実施した際には皆さんに報告したい。

○竹内委員（竹内運輸工業）

今、皆様から景況感について話を伺ったが当社の状況はもっと悪い状況である。リーマンショックから1年が経過したが、当社は商業系、工業系の両方の物流を行っている。商業系物流の取り扱い量は季節変動程度でそれほど変化はない。商業系物流についてはドラッグストア関係を扱っているが、ドラッグストア側の販売促進策や新型インフルエンザ関連商品の需要増加もありそれほど落ちていない。一番ダメージが大きいのは商社から代行納入を請け負っているクランクシャフトやフロントアクスルの完成品で当社の倉庫から建機メーカー、トラックメーカーへ納入しているので倉庫の入出庫、保管量がそのまま輸送量に繋がってくるわけだが、昨年の上期の入出庫量を100としてリーマンショック後の昨年10月～12月期で入庫量が78%、出庫量が75%、在庫量が159%と言う状態であった。今年の1月～3月期では入庫量が23%、出庫量は36%と激減し在庫量は137%と荷が止まったような状況であった。新年度に入り4月～6月期は入庫量が30%、出庫量は38%、在庫量は106%ということで在庫量はほぼ前年並みとなった。7月は入庫量が45%、出庫量は46%、と40%台となり少し動いてきたかと思われたが、8月は夏休みの影響もあり、入庫量が39%、出庫量は36%というような状況であり、7～8月は在庫量は前年並に戻っているが、入出庫量は半分以下となっている。商社の説明では下期はメーカーの生産も上向くとのことだが、上期の1.5倍程度とのことであり上期の落ち込みを考えるとたかがしれている。中国が不況を脱出しつつあるのでトラック、建機の需

要増に期待するが、しばらくは低調のまま推移すると考えている。

また、局長からも話が合ったように軽油価格が上昇しつつある。逆に運賃は末端の運送事業者においてはダンピングとなっておりでとにかく荷物を運ばせてもらえればいいと言うような形で新規参入事業者が仕事を取って行くような状況である。

○泉氏（三村運送三村委員代理）

当社は電子機器の輸送に特化した事業者でメーカーや販売店の輸送を行っている。昨年8月にメーカーの生産縮小により輸送量に大きな影響が出た。また、販売店ではオフィス用品、ビジネス用品の買い控えがあり、オフィス用品の搬入輸送が減ってしまった。今年の8月末までの対前年比15%減である。我々中小企業は売り上げが落ちると即資金繰りの悪化と言うことになってくる。生き残るために何をしなければいけないかと言うことで我々が中小の販売会社の手助けが出来る仕組みを作ろうと考えている。いかんせん世の中の動きが景気回復に向かっているとはいえないのでこれから9月10月でどの程度の伸びがあるか期待しているところだが、まだまだ厳しい状況は続くと考えている。

○矢崎委員（弘済運輸）

我が社では色々な業務を行っているが、その中でも路線関係は順調に伸びているのだが、これは最近ちょっとしたミス等でも下請業者を替えると言うことがありその関係で当社の仕事が増えているという部分がある。一般貨物については30%減と大幅に落ち込んでいる。一時期生産調整を行ったため在庫が減った、一時的に在庫が減ったため7月の後半から8月にかけて若干輸送量が増えたが、ここ9月に入ってからまた荷物が動かなくなった。このまま暮れを迎えてしまうのではと言う不安がある。

紙関係ではカレンダーがもう生産が始まっており、打ち合わせに入っているような状況である。これは例年より1ヶ月早い。またオフィスの移転関係が僅かではあるがに伸びてきている。ただ良い意味の移転ではなく、事務所の集約や、より家賃の低いところへの移転、地方への移転等不況の影響によるものが増えてきているように思う。家庭雑貨特にドラッグストアの配送は、インフルエンザの影響もあり前年と同じ仕事量が確保できている。

全体的な景況感はまだまだ悪い状況で、この背景にはこここのところ運賃がどんどん下げられてきており、提示された運賃で出来ないならやらなくていいと言われるケースが増えてきていると思う。また、最近「朝一」という指定の仕事が多く、「朝一」の仕事を終えると午後から仕事が無いという問題があり厳しい状況である。

議題2. トラック輸送適正取引に関する取り組み状況

○関東運輸局事務局

事務局よりトラック輸送適正取引に関する取組状況（資料1）について説明。

議題3. 受付システムによる待機時間の把握について（事例紹介）

○川崎陸送（株）

代表取締役樋口氏から受付システムによる待機時間の把握（資料2）について説明後、システムと会場をインターネットで結び実際の運用状況を説明した。

○樋口氏説明要旨

私の会社は運輸業、倉庫業を行っている。現在メーカーは配送センターを集約して

きており、1つの配送センターは大規模化する。すると当然1カ所の配送センターの入出庫量は増加し、ピーク時においては配送センター側のキャパシティが不足し、トラックの滞留がおこる当社の配送センターにおいてもこの問題がおきており、これを解消すべく開発したものである。

入出庫が集中してしまう原因の1つがコンピューターシステムによるオーダーがある。何でもかんでも午前中必着とか午前9時必着とマスターに入力し、そのまま見直しをせず何十年も続いていると言うようなことが現実にある。配送センターのキャパシティ、処理能力を考えたオーダーがされていないのが問題なのである。

これを解決するために私は以前から欧米では当たり前になっている予約を入れるシステムを導入することを考えておりこのシステムを開発した。

このシステムでは着車時刻、荷積み、荷卸し作業の進行状況、車両の待機状況の把握、待機車両の呼び出し等ができるようになっていく。今日は現物を持ってきているので現在の運用状況を見ていただきたいが、このシステムで所要時間管理を行いボトルネックの改善や時間帯毎の適正な人員配置計画を立てるなどの改善につなげていく。また過去のデータを活用することによる繁忙期対策等を行っている。配送センター側でシステムのデータをもとに作業の効率化を図れば、ドライバーの待機時間も短縮でき、物流センターの収益増にも繋がると考えている。

○システムに関する主な意見・質問

- ・ 見学をさせてもらいたい。
- ・ 入庫するメーカーはどの様に識別しているのか。
- ・ 登録車両の変更があった場合はどうしているのか。
- ・ 登録する際に顧客から正しい情報がもらえるか。
- ・ 一度に大量の車両が集中したりしないのか。
- ・ 待ち時間の少ない配送センターにはトラブルのない良い運転手が来る様に思う。
- ・ スムーズに荷下ろしができるところに当然運転手が行きたがる。
- ・ 配送センターにおいて必要な情報を出していけば待ち時間は短縮出来る。情報を出さないところが多い。
- ・ スムーズに荷下ろしができるところに当然運転手が行きたがる。
- ・ 配送センターにおいて必要な情報を出していけば待ち時間は短縮出来る。情報を出さないところが多い。

議題4. その他（グリーンエコプロジェクトについて）

- （社）東京都トラック協会より、資料4に基づき説明。これに対し神谷局長から大変すばらしい取組なので今後全国的に展開してもらいたいとの発言があった。

その他の発言

- 黒澤委員（関東地方交通運輸産業労働組合協議会 副議長）

労働組合も手待ち時間の問題は重要視しており、改善に向けて組合としても努力していきたい。行政に対してはコンプライアンスを守る事業者を優先的に利用してもらうような取組をお願いしたい。（例えば G マーク取得事業者を公共事業で優先的に利用するなど。）また、規制緩和の中で運賃の収受が非常に厳しい状況になっている、標準運賃の設定などの取組も必要であるし、労働組合の立場から言えば運転手の労働条件改善として最低賃金の底上げも必要であると考えている。そこで、標準運賃と最低賃金をリンクさせた取組みも必要ではないか。

- 事務局

手待ち時間の短縮については本省、地方運輸局が引き続き取り組んでいきたい。

運賃については、認可運賃にしてほしいとか、標準運賃、最低運賃を設定してほしいとの要望がでている。今までも議論をしてきたところだが、今般運賃のコスト構造について調査をすることになり、取りあえず今年度においては関東ブロックで調査を行うことになっている。調査の結果をどの様に生かしていくか関東運輸局も本省と一体となって検討して行きたい。