

平成 15 年 6 月 9 日

物流連 ニュースリリース

**平成14年度 各専門委員会の報告書 まとまる**

当連合会の各専門委員会はこのほど、平成 14 年度の各専門委員会の調査研究報告書を取りまとめました。各報告書の概要は別添の通りです。

記

モーダルシフト専門委員会（委員長：鈴木 淳雄 西濃運輸(株) 常務取締役）

「モーダルシフト推進における新規分野の取組みに関する調査」【3～7 ページ】

静脈物流、危険品、国際海上コンテナ、冷凍・冷蔵品の4分野について、荷主及び物流事業者を対象にヒアリング調査を行い、これら4分野でのモーダルシフト推進にあたっての問題・課題やその解決策を取りまとめた。

パレット専門委員会（委員長：川合 正矩 日本通運(株) 取締役執行役員）

「一貫パレチゼーションの普及推進に関する調査」【8～11 ページ】

共同回収による一貫パレチゼーションの取組みが今後期待できる業界（化粧品業界、自動車製造業界、産業機械製造業界）を対象として、パレット運用の方法、その範囲、普及の考え方（意識）及び運用上の課題を把握・整理し、その中から今後の一貫パレチゼーション推進の普及方策を取りまとめた。

物流拠点専門委員会（委員長：茅野 泰幸 (社)日本倉庫協会 理事長）

「都市内物流の効率化に向けた物流施設整備のあり方に関する調査」【12～16 ページ】

都道府県庁、人口10万人以上の市区及び東京23区を対象として、行政庁における都市内物流効率化対策並びに物流インフラ整備の現状及び今後の物流施設整備の意向についてアンケート調査を実施し、貨物車の駐車スペースの整備等、都市内物流の効率化について取りまとめた。

国際物流専門委員会（委員長：赤羽 泰三 日本郵船(株) 経営委員）

「中国最新物流事情に関する調査・研究報告書」【17～19 ページ】

平成 14 年 10 月 20～27 日まで中国に調査団を派遣し、港湾、鉄道、道路などの物流インフラの状況・今後の計画等を調査するとともに、WTO加盟に伴う規制緩和の現状や今後の展開について把握し、物流業界としての課題を取りまとめた。

物流情報化専門委員会（委員長：野村 利夫 日本貨物鉄道(株) 情報システム部長）

「物流EDIの今後のあり方に関する調査・研究報告書」 [20～21ページ]

WebEDI、XML/EDI など、インターネット技術をベースとした情報技術の利用が活発化しており、物流EDIについても従来型EDIに加えて今後これらの技術にどのように対応していくかが大きな課題となっている。こうした状況を踏まえ、物流EDIの現状と課題を取りまとめた。

安全対策専門委員会（委員長：上野 孝 上野トランステック(株) 代表取締役 CEO）

「物流業における取引実態と安全確保に関する報告書」 [22～25ページ]

荷主と物流事業者及び物流事業者どうしにおける取引の実態把握、またそうした取引実態が輸送の安全面に与える影響について調査を行い、荷主企業との公正な取引関係を構築し、物流業における安全確保のための課題を取りまとめた。

（連絡先） 03-3593-0139

・モーダルシフト、安全：山名  
・パレット、国際：慶谷  
・物流拠点、物流情報化：乾

**「モーダルシフト推進における新規分野の取組みに関する調査報告書」**

## 1. 調査の趣旨・目的

当委員会の平成 13 年度調査（「受け皿輸送機関から見たモーダルシフト推進のあり方に関する調査報告書」）においては、静脈物流、危険品輸送、国際海上コンテナ等の分野におけるモーダルシフト推進に期待が寄せられていることが分かった。

そこで平成 14 年度調査では、モーダルシフト推進において今後需要拡大が見込まれるこうした分野について、トラック輸送からシフトする際の条件や課題等を把握し、モーダルシフト推進のための具体策を検討することを目的とした。

## 2. 調査内容

モーダルシフトを進める上で有望とされる4つの輸送品目（静脈物流 危険品 国際海上コンテナ 冷凍・冷蔵品調査対象分野）について、モーダルシフトを実施もしくは検討されている荷主企業及び物流事業者ヒアリングを行い、その動向とモーダルシフト推進上の課題を把握した。

それらを踏まえ、上記4分野におけるモーダルシフト推進のために必要な方策を検討した。

## 3. 4分野におけるモーダルシフト推進上の課題と解決策

### (1) 物流事業者が主体となって解決すべきもの

- ・トラックの稼働率の低下を招くため積極的に取組めない(国際海上コンテナ)
- ・シフトすることがトラック事業者の売上拡大にはつながらない(冷凍・冷蔵品)

物流事業者として、モーダルシフトがいかに環境対応手段として有効であっても期待する利益をとまわらない現実がある。これについては、モーダルシフトが長距離運転者の人件費削減とともに長距離輸送の事故回避となるなどメリットも少なからずあり、物流事業者の意識の変革も必要である。

例えば、今回の調査では、物流事業者の取組みによってシフトされているものもある。

危険品分野の例では、業界自体の再編などからローリ輸送の減少傾向にあるものの「モーダルシフト輸送によるコスト削減の提案セールスによる他社扱いの奪取」や「シフトのための初期投資(車両と ISO コンテナ)の考え方の変革」などにより、モーダルシフトを熾烈な他社との競合手段としている。

冷凍・冷蔵分野では、「商品温度管理の徹底のための管理レポート」や「コンテナ1個

積みトラックの構造問題の対応」など、物流事業者の積極的な問題・課題の解決の取り組みにより事業拡大がなされている。

国際海上コンテナ分野では、鉄道輸送における両端のトレーラ輸送を多重活用する方法(ピストン輸送による稼働率アップ、並びに 5 トンコンテナ 3 個積みラック(40コンテナと同サイズ)の採用)によりコストを抑える例がある。

## (2) 荷主企業が主体となって解決すべきもの

- ・ 需要家の貯蔵タンク容量が少ないためISOタンクコンテナの輸送先が限定される(危険品)

鉄道輸送に使われるISOタンクコンテナの輸送は、ローリ輸送の約 1.5 倍を輸送できることから、単位あたりの輸送コストの削減を荷主企業にもたらす。その一方で、コンテナ構造から1種1タンクとせざるを得ないため、大容量の貯蔵タンクを保有する大手需要家に限られている状況にある。

これに対しては、荷主企業が客先の貯蔵タンク容量を勘案したなかで、ローリの中長距離輸送を対象にISOタンクコンテナのコスト優位性を図れる範囲内での積極的なモーダルシフトの検討が望まれる。

- ・ シフトは、リードタイム、サービス(貨物追跡)、荷役時間の制約等の問題が発生する(危険品)
- ・ シフトは、JITや緊急オーダーに対応が困難である(危険品)

現在のトラック輸送を基本とした輸送体制のまま、内航海運や鉄道輸送にシフトすることは無理があるといわざるを得ない。つまり、受け皿機関は運行スケジュール(ダイヤ)に基づく運行から予約、受付締切時間等の制約が設けられている。その制約内で対応可能な場合もあるが、とくに緊急オーダーへの対応ではトラック輸送との比較では、柔軟性に欠ける現実がある。このため、緊急オーダー等による輸送はおおよそモーダルシフトの対象とはなりえない。

しかしながら、例えば、長距離大量輸送では輸送計画の調整や輸送機関の使い分け等からコスト削減が図れる場合も少なくないなど、シフトが可能な輸送に対して鋭意モーダルシフトを検討することが望まれる。

## (3) 受け皿機関が主体となって解決すべきもの

- ・ ISOタンクコンテナ輸送は、荷役機器が装備する貨物駅に限定される(危険品)  
器の有無で積卸しの駅が限られている(国際海上コンテナ)

ISOタンクコンテナは、高い積載率と鉄道・トラック・海上のいずれもの輸送モードにも対応

が可能であることが評価され普及が進んでいる。また、国際海上コンテナのシフトにおいては、主流が 40ft であることから 30 トンクラスの荷役機器の増備が必要となる。しかし、ISO コンテナや国際海上コンテナの積卸し荷役機器(トブリフター)が無いために鉄道輸送を断念する場合は、今回のヒアリング調査でも少なからずあることが実感された。

これに対しては、例えば、JR 貨物では投資効果が見込めることを前提として順次導入がなされている状況にあるが、まず全国貨物駅の周辺に立地する大型コンテナ輸送需要の OD 調査(起終点調査)などから得られた実需に基づく装備の検討も必要と考えられる。

- ・ JR 貨物の「コンテナ構造基準」に基づく安全基準が他法令に比べても厳しい(危険品)
- ・ JR 貨物の新規受託の品目審査に長期間を要する場合がある(危険品)

鉄道コンテナの構造基準に対する仕様(バルブ関連等)や容積増等のニーズに対応した基準の見直しや、時間を要する場合があるといわれる新規受託の品目審査手続きの見直しが必要となっている。

- ・ トラック輸送と同等のサービスレベルの維持に合致する輸送枠がない(冷凍・冷蔵品)

トラック輸送からの鉄道シフトは、夕方出荷による翌朝着のパターンが一般的であるため、同一条件を満たすことが必要となる。しかし、その条件を満たす有効時間帯の輸送枠が既存の貨物で使われていることが大きな問題・課題となっている。

この問題は、貨物列車の長大化や高速化、またそのためのインフラ整備の推進等、膨大な投資や整備期間の理由から短期間に解決できるものではないが、そうした輸送需要への対応に不可欠な輸送力充実を今後更に強化することが必要である。

- ・ 台風、災害時等の機敏な対応に問題がある(冷凍・冷蔵品)

モーダルシフト受け皿機関の輸送品質上の大きな問題が、事故・災害発生時の迅速な対応である

この問題への対応は、鉄道、内航海運事業者とトラック事業者との間だけでなく、荷主企業に対しても同時併行してコミュニケーションを取るため環境整備、情報化への対応が必要である。とくに、鉄道輸送の場合、そうした正確な情報提供だけでなく代替輸送手段の速やかな提供など緊急時の混乱を最小限に押さえる対応策が重要である。(13 年度報告書より)

#### (4) 行政機関及び関連団体等の対応を必要とするもの

- ・ 動脈物流とセットでなければ採算がとれない(静脈物流)
- ・ 更なるコスト削減はコンテナを大型化することが必要であるが、帰り荷がないため割高となる(冷凍・冷蔵品 - 荷主企業)
- ・ 空コンテナ回送費用削減のための帰り荷の確保が難しい(冷凍・冷蔵 - 物流事業者、国際海上コンテナ)

国際海上コンテナの場合は、輸入と輸出それぞれの船社が同じとなることがほとんどないといわれ、空コンテナの回送が発生する。また、冷凍クールコンテナの輸送でも、消費地向け輸送が中心となることや一企業内で往復の貨物が調達できない等の理由から空コンテナ輸送を余儀なくしている。

これに対しては、例えば、今回のヒアリング調査では、同業他社が保有する私有コンテナの空コンテナの返送スペースを有効利用した事例があった。こうした帰り荷の斡旋は、トラックの場合は求車・求貨システム(KIT等)など既に機能しているが、国際海上コンテナ、冷凍コンテナ等の輸送についてはその特殊な条件から進んでいない。例えば、国際海上コンテナ、冷凍コンテナを取扱う事業者間の情報交換の場を設け、片荷輸送の改善に向けたコンテナの効率的な運用を図る検討がなされることが望ましい。また、国際海上コンテナの場合、JR貨物の進めるORSにバンブール機能を持たせ輸出貨物を斡旋することも考えられるなど、行政や関連団体が主体となってそのために必要な支援を行うことが考えられる。

- ・ 公共岸壁における廃棄物輸送に係る規制(運営要領から荷役が不可)や港湾管理者(都道府県及び政令都市)により取扱基準が異なる。(静脈物流)
- ・ 関係行政が求める必要手続き(提出書類)が煩雑である(静脈物流)

廃棄物輸送に関するヒアリングでは、公共岸壁での規制(港湾の運営要領の規定による積卸しの禁止)や港湾管理者により取扱基準が異なること、さらに、取扱上の必要手続き(提出書類が多く煩雑)の問題があげられた。循環型社会の構築から法整備が進捗しているが、こうした輸送実務の遂行レベルにおいて、円滑に機能するまでになっていない状況と考えられる。

- ・ タンクコンテナの海外製品に対して国内法のタンク認定の手続きが煩雑かつ長期間を要する(危険品)

物流事業者のヒアリングでは、国内製品に比較して 1/4 の安価な海外製のタンクコンテナの利用が運用コストを抑える手段として有効となっている。しかし、国内法(消防法、高圧ガス保安法)が義務付ける使用者によるタンク認定の手続きが煩雑、かつ長期間となる等が、今後のモーダルシフト促進にあたり阻害することのないよう配慮することが必要である。

- ・ 内航船の使用岸壁や荷役制限から輸送日数が掛かる(危険品)
- ・ CYのゲート待ちトラックの慢性的な交通渋滞から車両稼働率が低下する問題がある(国際海上コンテナ)

モーダルシフトの推進では、危険品の使用岸壁のさらなる規制の緩和や船舶の回転率の向上に深く関わる港湾荷役の日曜祭日・夜間荷役等がモーダルシフト船の利用促進を阻害することがないよう配慮することが必要である。また、近年の輸入増加に伴うコンテナ埠頭で

のゲート待ちトラックによる交通渋滞に対して、現在、港湾管理者(東京都)が進めているコンテナ予約搬出入システムの早期実現や、「港湾物流情報プラットフォーム」等の検討により、早急に交通渋滞を解消する必要がある。

・ モーダルシフトは、企業に対するインセンティブが必要である(国際海上コンテナ)

今回のヒアリングでは、荷主企業、物流事業者の共通した考え方(意識)として、「シフトはコスト優先」がある。つまり、経済原則で動く物流の世界では市場に委ねるだけではモーダルシフトは進まないことが実態にある。極端に言えば、長距離輸送でトラック輸送より低廉なコストとなる複合輸送のみがシフトされるのであって、環境対応はその結果ともいえる。

この問題・課題に対しては、既に2002年度の国土交通省による補助金制度(「幹線物流の環境負荷低減に向けた実証実験」)の創設により2003年度に3億円の予算が組まれたシフトの支援拡大の充実が対応策としてある。また、モーダルシフト政策の本質にあるわが国の環境保全の必要性から、トラック輸送偏重の是正のための大きな枠組み、例えば、モーダルシフト促進のための目的税制の仕組みの検討(シフト部分に対しては免税措置)、ISO14000シリーズ認定基準にモーダルシフト化率を目標数値に義務付けなどの誘導措置も視野に入れた検討が必要であると考えられる。

**パレット専門委員会**（委員長：川合 正矩 日本通運㈱ 取締役執行役員）

**「一貫パレチゼーションの普及推進に関する調査」**

1. 調査の目的

昨年度調査は、一貫パレチゼーションの阻害要因である空パレット回収問題を解消する方法として、パレットプール・レンタルの普及拡大方策を取りまとめ、とりわけ業界別の共同回収にむけた取り組みが重要であるとの提言を行った。

本年度は、この業界の取り組みがなされていない主な業界別の取り組みに関して、取り組みの実態、その問題・課題を把握・整理し、一貫パレチゼーション普及推進の具体策を検討することを目的とした。

2. 調査の内容

共同回収の取り組みが期待される業界の抽出

本調査にあたっては業界における主流のサイズが共通する業界を抽出した。

において選定した業界及びその個別企業の一貫パレチゼーションの普及取り組み実態について、以下のヒアリング調査及びその取りまとめを行った。

業界レベル、企業レベルにおける一貫パレチゼーション取り組みの実態把握

業界における一貫パレチゼーション普及のための共同回収化の問題・課題の把握

それぞれの業界取り組みにおける要望事項の把握

一貫パレチゼーション普及方策のとりまとめ

3. ヒアリング調査の結果

調査対象とした業界は、化粧品業、自動車製造業、産業機械製造業の3業界である。

今回のヒアリング調査の結果、それぞれの業界では、調達・販売物流のいずれの分野においても系列企業(グループ企業、販社等)による独特の流通経路が構築されており、以下の1)~3)のように、そのなかで企業それぞれのパレチゼーションが進んでいることがあきらかとなった。

1) 化粧品業界

原料などの調達物流では、顔料、化学薬品、アルコール、油脂などが中心となりその形状から、パレット運用になじむものが少ない。従って、パレットの運用範囲は、製造工場から工場に隣接した物流施設(物流センター等)、全国の配送拠点間で企業内の運用に限定しているため、大きな問題・課題の発生がなく一貫パレチゼーションが行われている。

なお、業界内の複数企業間で、大手小売業者(百貨店、デパート等)を対象とした配送や受発注システムの共同化が進んでいるが、参加企業が3~6社と少ないことや、受注アイ



テムが小さくパレット単位での配送とならないためパレット運用に関して大きな問題は発生していない。

## 2) 自動車製造業

自動車製造業界において、製造業と部品販売業のいずれにも共通することは、取扱商品が重量品であるためパレット荷役作業(機械荷役)を原則としていることにある。

また、調達段階からのパレチゼーションを徹底するため、部品メーカー側に対してパレットを貸与し、部品メーカー～製造工場～販社等の範囲内で自社同一パレットによる一貫パレチゼーションが実践されている。

しかし自動車業界の再編成、部品販売業の系列外取引きの進展によっては、今後他社パレットとの統一化・共同化が考えられる。

## 3) 産業機械製造業

パレットの運用範囲は、部品メーカー等～工場～製品倉庫(工場隣接)～自社・販社の全国拠点間で行われている。工場への部品調達では、結節点における積卸しの際、フォーク作業を徹底する目的から、主要部品メーカー等に対して発注量に相当するパレット枚数を貸与し、それによる納品を徹底している(自動車製造業と同様)。

一方、工場内の製品倉庫からの販売物流においては、二つの方法がとられている。一つは、社内・系列企業への製品輸送を「パレット渡し」としていること。もう一つは、社外・系列外企業への輸送については、パレットが紛失する恐れがあるため「車上渡し」としており、非効率となっていることから、この点について今後改善されるべき課題と思われる。

## 4. 一貫パレチゼーションの普及方策

調査結果を踏まえ、一貫パレチゼーションの普及に向けた普及方策を、以下の3つにまとめた。

荷主(メーカー)が保有するパレットの活用方策(パレットの貸与)

業界団体、行政による一貫パレチゼーションの普及啓蒙

業界内の複数企業によるパレット運用の取組みに対する支援措置

### 1) 荷主(メーカー)が保有するパレットの活用方策(パレットの貸与)

これまでの一貫パレチゼーションの普及方策については、発側企業の保有するパレットの運用の観点から検討され、発側企業の回収問題(紛失・流失、回収費用)や着側企業のパレット返送に関する無関心といった問題が、一貫パレチゼーションの大きな阻害要因として取り上げられた。

また、着側企業の立場から一貫パレチゼーションを考えた場合も、発側企業のパレットを使用することは、自動倉庫収納サイズ・材質等から不都合となる場合もあり、なかなか一貫

パレチゼーションが進まないことがあげられる。

そこで、発荷主(メーカー)が保有するパレットの使い易い仕組みをどう構築していくか、さらに、阻害要因とされている回収問題や着企業の無関心にどのように対処すべきかが課題となる。

今回の自動車製造業及び産業機械製造業(B社)のヒアリング企業では、結節点における荷役効率化を図るため、調達物流では自社のパレット(金属製のボックス・ポストパレット)を部品メーカーに無償貸与することにより、部品メーカーの納入段階からパレット化された状態で一貫して製造ラインまでの部品供給となっており、部品の販売においても同一のパレットによる輸送となっている。

手荷役排除による物流コスト削減に効果的な一貫パレチゼーションの普及促進ということからいえば、例えば、発側企業にとって最も使い勝手のよいパレットを着側企業とともに共有することが望ましいことであり、調達物流においては、荷主(メーカー)が保有するパレットを貸与することも、一貫パレチゼーションの普及方策の有効な手段のひとつと考えられる。

## 2) 業界団体等による一貫パレチゼーションの普及啓蒙

今回の調査対象である化粧品業、自動車製造業、産業機械製造業それぞれのパレットの運用は、おおよそ社内もしくは系列企業やグループといった範囲で一貫パレチゼーションを実践しているといえる。

しかしながら、一方で、物流コスト削減を目的とした複数企業による共同配送(回収)が社会的な趨勢にある。例えば、化粧品業では4～5年前から業界内の複数企業による共同配送が実施されてきたが、本年(2003年)は首都圏での実施が検討されている。また、自動車製造業では空パレットの回収費用削減取組みから同業他社へパレット貸与がなされ、今後更に検討がなされるとのことである。

このように、個々の業界の商品特性、流通形態など異なる中で、共同化を推し進める複数の企業だけの問題として捉えるのではなく、まず、業界の健全な発展を目的とする業界団体が主導で推し進められることが望ましい。

## 3) 業界内の複数企業によるパレット運用の取組みに対する支援措置

今回のヒアリング対象とした、化粧品業界、自動車製造業、産業機械製造業に共通することは、これまでパレット単位による輸送は系列企業やグループ企業に代表される企業の範囲内で、いわば閉鎖的にパレットの運用がなされていることにある。

しかしながら、近年、化粧品業での共同配送の進展や自動車製造業での空パレットの回収など、物流におけるパレットの閉鎖的な運用から同業他社との共同化が進められている。業界内の複数企業の物流コスト削減を目的とした物流の共同化は、他の業界についても同様と考えられ、社会的な趨勢にある。

実際にも、平成2年の加工食品、平成5年の麦酒、石油化学など、開始当初はその中核となる少数企業によるパレットプール構築の取組みが、今日の業界としての成功事例となっている。

こうした業界内複数企業によるパレット運用に係る共同化の取組みに対しては、例えば、標準パレットサイズ(T11型)による共有パレットの保有に対する投資やレンタルパレット利用ではレンタル料を一部補助するなど、パレットプールの構築を育成することを目的に抜本的かつ積極的な支援措置を講じることが必要である。

**物流拠点専門委員会**（委員長：茅野 泰幸（社）日本倉庫協会 理事長）

**「都市内物流の効率化に向けた物流施設整備のあり方に関する調査」**

**1. 調査の目的**

我が国の大都市圏における恒常的な交通混雑や地球環境問題の解消等の社会的ニーズへの対応のため、都市内での輸送効率の向上が喫緊の課題となっている。本調査は、都市内物流の現状及び効率化や円滑化に向けた取り組みを整理し、地方自治体等行政機関における物流施設整備に対する取り組み状況と今後の取組み意向を把握することから、都市内物流の効率化、円滑化に向けた物流施設整備のあり方について検討した。

**2. 都市内物流の効率化・円滑化に向けた官民での取り組み事例**

都市内物流効率化対策は、これまでも行政、荷主企業、物流事業者において徐々に講じられており、貨物車の駐車スペースの確保や共同配送が主な実現事例としてあげられる。

既に実施されている都市内物流効率化対策の代表的な取り組み事例

対策の分類	代表的な事例	検討・事業主体	
小 ド 面	トラックハイ・貨物車専用パーキングメーター等	・広島市におけるトラックハイの設置 ・東京日本橋横山町トラックタイムプラン ・長崎市中央橋地区貨物車専用ペイの設置 ・福岡市天神地区における貨物車専用ローディングハイ及びパーキングメーターの設置 ・金沢市における貨物車専用ローディングハイ及びパーキングメーターの設置 ・東京都におけるトラックハイ及び貨物車専用パーキングメーターの設置 ・鹿児島市における貨物車専用パーキングメーターの設置	市、警察、トラック協会等 警視庁、地元、トラック事業者等 県、市、公安委員会等 市、公安委員会等 市、公安委員会等 都、警視庁等 警察
	共同荷捌き場	・金沢市における都心荷捌き駐車場の設置 ・高松市ホケットローディング事業	市 市、地方運輸局、トラック協会等
	共同荷受けシステム	・横浜ランドマークターの館内共同物流システム ・キャナルシティ博多も館内共同物流システム ・丸の内ビルディングの館内共同物流システム	ビル管理会社 ビル管理会社 ビル管理会社
	荷捌き駐車施設附置義務条例の制定	・東京都 さいたま市 ・札幌市 柏市 ・金沢市 鎌倉市 ・高松市 呉市 他	地方自治体
ソ フト 面	共同配送	・福岡市天神地区 ・さいたま新都心 ・新宿摩天楼 ・熊本市中心市街地	トラック事業者、協会、地方運輸局、市等 トラック事業者、協会、地方運輸局、県等 トラック運送事業協同組合、協会 トラック事業者、協会、地方運輸局、県等
	その他	・金沢市における駐車禁止規制の一部解除	市、公安委員会等

資料：各種資料より日通総合研究所作成

東京都の「スムーズ東京 21」によるトラックハイ



福岡市天神地区の貨物車専用パーキングメーター



金沢市の駐車禁止を解除の事例



### 3. 都市内物流の効率化・円滑化に向けた行政機関の取組実態と今後の意向

#### (1) アンケート調査の調査対象と回答状況

- ・調査対象: 都道府県庁及び人口 10 万人以上の市区ならびに東京 23 区 (合計 296 件)
- ・回 答 数: 184 都道府県庁および市区 (有効回答率 62.2%)

#### (2) 都市における物流対策の位置づけ

- ・「今までも重要な位置づけとしてきた」、「今では特に重要とは位置づけてなかったが、今後は非常に重要と考える」を合わせ、5 割弱の自治体で物流対策が重要と位置づけられている。
- ・しかし一方で「今までも今後も特に重要とは考えていない」が 19 自治体、「当自治体が関与する分野ではない」が 14 自治体、「わからない、なんともいえない」も 59 自治体となっており、物流対策の重要性が幅広く認識されているとはいえない結果となっている。

#### (3) 回答部署のアンケート担当理由

- ・「当課が物流対策を担当しているから」という理由は 24 自治体に過ぎず、市区では、人口規模には関係なく物流対策の担当部課署が設置されていない実態がうかがえる。

#### (4) 貨物車の乗り入れや駐停車対策の実施状況

- ・中心市街地での貨物車の乗り入れや駐停車対策を「既に対策を講じている」のは 19 自治体にとどまっており、「対策を検討中である」も 32 自治体となっている。同じく調査した乗用車対策に比べて、貨物車の乗り入れ対策は実施・検討している自治体の割合が低く、まだ取り組みが充分とはいえない実態がうかがえる。

#### (5) 具体的な都市内物流対策の実施状況

- ・現在実施している施設対策のうち、ハード面の対策は、最も多い「建築物における荷捌き駐車場の設置」が 36 自治体に過ぎず、「路外の貨物車専用荷捌き駐車場の設置」や「路上のトラックベいの設置」は、一桁の自治体にとどまっている。
- ・ソフト面の対策も、「建築物における荷捌き駐車場の附置義務条例化」(29 自治体)や「特定の地区や道路における監視員等による啓発活動」(24 自治体)と必ずしも多いとはいえず、「共同集荷・配送システムの構築、あるいはその支援」や「特定の地区や道路における荷捌き作業時間帯の設定」についても 10 自治体と限られている。
- ・今後の設置予定については、各対策とも一桁の自治体にとどまっており、都市内における物流対策の実施状況はかなり低いといわざるを得ない結果といえる。

具体的な都市内物流対策の実施状況

対策の内容		現在設置	今後設置予定
ハ ー ド 面	建築物における荷捌き駐車場の設置	36自治体	2自治体
	路外の貨物車専用荷捌き駐車場の設置	9自治体	5自治体
	路上のトラックベイ(トラック専用駐車帯)の設置	8自治体	7自治体
	路上の貨物車専用パーキングメータの設置	8自治体	3自治体
	共同荷捌きスペースの設置	6自治体	2自治体
ソ フ ト 面	建築物における荷捌き駐車場の附置義務条例化	29自治体	7自治体
	特定の地区や道路における監視員等による啓発活動	24自治体	6自治体
	共同集荷・配送システムの構築、あるいはその支援	10自治体	3自治体
	特定の地区や道路における荷捌き作業時間帯の設定	10自治体	1自治体

#### (6) 集配作業時の路上駐車に対する問題が発生している原因

- ・集配作業時の路上駐車に対する問題が発生している原因としては、「貨物車の駐車スペースが不十分なため」が全体の 50%以上の自治体であげおり、貨物車の駐車スペース不足が路上駐車を招いているという因果関係については、認知されているように見られる。
- ・なお、その他の要因として「いろいろな運送業者がバラバラに配送や集荷にくるため、進入する貨物車が多くなるから」、「店舗の荷受けスペースが狭いため、荷受け作業が長引き、貨物車の駐車時間が長くなっているため」などがあげられている。

### 4. 都市内物流効率化へ向けての物流施設整備のあり方について

#### (1) 調査結果をもとにした行政における課題

##### 物流対策担当セクションの明確化

- ・アンケート調査からも明らかなように、人口規模に関わらず物流対策を担当するセクションが明確にされている地方自治体は少なく、都道府県においても半数程度に過ぎない。
- ・物流に対する諸対策を実現するためには、都市計画や道路管理・整備、商業振興、さらには警察(公安委員会)等多くの関係者の共通理解と協力がなくては困難であることから、物流対策を担当するセクションあるいは各関係者をコーディネートするセクションや担当といったオーガナイザーを明確に位置付けていくことが望まれる。

##### 関係者間での物流対策の重要性についての共通認識不足

- ・「物流対策は社会的なインフラ整備の一環として必要不可欠」という共通認識が、都市住民を含めて社会全体で高まることが期待される。
- ・さらに、都市内物流効率化への重要性について、中央行政と地方自治体との認識に乖離があることから、この間の「官 - 官の連携」が非常に重要である。

##### 地元地域との連携強化

- ・物流は、地域の経済活動に欠かせないとするものの、その効率化対策の実施や貨物車の路上積卸し問題への対応は、自由競争の下で物流事業者の自助努力に委ねているケースが多くみられる。貨物車の駐車スペースが未整備であるにも関わらず、路上積卸しのみを問題とする声も聞かれる。
- ・地域の交通混雑・環境問題への対応策を講じていくためには、商業者、地域の住民、行政機関、そして物流事業者などの関係者が、物流インフラ整備の推進に対する高いコンセンサスを持つことが何より重要であり、地元地域と行政の連携を一層高める必要がある。

##### 具体的な物流対策の不備

#### 1) 荷捌き関係施設の付置義務化と路外駐車スペースの確保

- ・本来物流に関わる作業は、個別の建物で荷捌き施設などを整備するなど路外で対応す

べきである。しかし、荷捌き用駐車施設の附置義務を盛り込んだ条例を制定している自治体は、本調査では 29 自治体に過ぎず、この附置義務も一定規模以上の新築建物が対象であり、商店街等では路上駐車なくして貨物の配送・集荷が行えない状況となっている。

## 2) 路上駐車スペースの確保(道路使用目的の弾力化)

・路外で全ての駐車スペースを満たすことは不可能であることから、荷捌きのためのスペースの確保策としては、現在の道路を弾力的に利用し、その地域の土地利用の現状や道路事情などに応じて、路上でのトラックベイや貨物車専用パーキングメーターの設置、駐車禁止の限定解除、タクシーや乗用車とトラックの利用時間のシェアリングなどの対策を組み合わせながら実施していくことが望まれる。

## 3) 利用ルールの徹底

・物流施設整備の導入に伴い、その利用を促すあるいは利用時間や利用料金の負担等一定の運用ルールを徹底することが必要である。実際に遵守が可能なレベルで守るべきルールを明示し、誰もがそれを遵守する中で前向きな(ポジティブな)自由競争を促すことが必須である。

## (2) 物流業界における課題と対応方向

### 物流の現状と物流インフラの未整備に対する積極的なPR

・駐車スペースの未整備により、違法駐車を避けられないことをはじめ、乗用車と貨物車の駐車特性の違い、都市内交通対策あるいは地域の活性化、中心市街地の活性化にも駐車スペース確保により効果が発揮されることなどを積極的に行政にPRし、物流インフラ整備の促進を誘導することが必要である。

### ルールの遵守

・今後は、物流インフラ整備に伴う駐車規制等社会ルールがより厳しくなることが予測されることから、これを守ることを前提とし、その中で事業者の創意工夫・企業努力により輸送システムの構築を図る自由な競争が行われるべきである。

### 企業間の連携推進

・都市内の社会ルールを遵守するための物流システム作りが自社独自では難しい場合に、事業者間での連携を強化することで、効率性を高めることも有効である。

## (3) 支援策による課題

・現在、中心市街地活性化法や、まちなみまちづくり推進事業等における共同荷捌き施設整備に対する補助の多くは、共同配送システムの導入(採用)がその前提になっているが、共同配送自体の実現が容易ではないことから、今後は、共同配送の導入を前提としない、あるいは付置義務の対象とならない既存市街地や小規模店舗等についても、物



流施設整備に対する補助策の検討・導入が望まれる。

- ・諸般の支援制度等を有効に活用し実際の効果を検証するには、全国で例えば既存市街地と新規開発地域それぞれにモデル地域を限定し、駐車スペースなどインフラ施設整備と、共同配送など貨物車の流入に対するマネジメントとの双方を組み合わせ導入することが望まれる。

**「中国最新物流事情に関する調査・研究報告書」**

1. 視察調査の目的

平成13年度は、米国同時多発テロの発生により、海外への視察団派遣を自粛したが、本年度は中国に視察調査団を派遣し、港湾、鉄道、道路などのインフラ整備の状況並びに、通関手続きや輸送ルートの実態を調査するとともに、WTO加盟に伴う規制緩和の現状や今後の展開について把握し、物流業界としての課題等を取りまとめることとした。特に今回の視察調査では、今後有望視される中国内陸部への物流事情を調査するために、北京・重慶・武漢・上海の順に視察し、内陸部の輸送ルートの現状や課題・問題点の調査を行い、加えて平成7年度に実施した前回調査との比較も行うこととした。

2. 視察調査の内容(物流関連インフラを中心として)

(1) 北京

北京は2008年にオリンピックが開催されることもあり、中期的に更なる成長が見込まれており、通勤用地下鉄などの公共交通手段の整備も活発に行われている。一方消費生活も高度化しており、衣料品、住宅関連商品、自動車へのニーズが高まっている。

このように消費生活の充実により、都市内交通の混雑は著しく、都市部では夜間しかトラックが入れない措置がとられている。このため都市内交通の新たな取組みとして、郊外に「物流センター」を設置することで、都市内物流の負荷を減らそうとする構想が浮上している。実際、小売店へのベンダーからの直送方式は、車両混雑や検品作業が必要であることから「物流センター方式」の必要性が高まっており、物流企業にとって、新たなビジネスチャンスが生まれつつある。

(2) 重慶

中国西部の要衝にある重慶は、「西部大開発」という国家目標の中心になっており、今後も発展する可能性が高い。また重慶は成都、貴州、四川の道路ネットワークの中心であり、中国4番目の国家直轄市となっている。実際、近年累計1000億元以上のインフラ投資が重慶周辺になされているが、そのほとんどが道路整備に向けられている。これらの道路は、重慶から放射状に整備が進められているが外国貨物を想定した場合、2002年末時点で、高速道路は武漢～重慶間の一部に未開通部分があり、ゲートウェイである上海からの自動車輸送には、まだインフラ上の課題が残っている。よって当面の輸送モードは従来同様、鉄道と水運となるが、鉄道は重慶より北にある成都に基幹ターミナルがあることや、輸送量のキャパシティが不足気味であるため、水運への依存度が高い。一方水運についても長江上中流域の航行には、水深、水位、川幅、天候などにより航行上制約が多く、現在建設中の三峽ダムによる改善が期待されている。

また重慶は、長江の渇水期と増水期に大きな水位差が発生するため、船舶の航行だけ

でなく、貨物の積卸し荷役といった港湾機能にも大きな制約となっており、荷役効率が非常に悪い状況にある。

### (3) 武漢

武漢は、東西(長江)と南北(北京/香港)の交差点に当たり、中国のシカゴとしての役割を担ってきた。例えば鉄道は南北路線である北京と香港を結ぶ京九鉄道と、上海・重慶・成都の東西路線も武漢を通過する。自動車も上海 - 武漢間には高速道路が開通し、上海からのトラック輸送も可能となりつつあるが、現状では上海からの多くの貨物は河川輸送に依存している。

武漢港は3つの埠頭から構成され、長江幹流水系ネットの中枢にあたり、中国最大の内河港の一つである。武漢港の中心である漢陽埠頭は、年間10メートル以上の水位差はあるものの、重慶のような荷役作業をすることなく、固定的な港湾施設を設けることができる。しかし水位差の影響は受けざるを得ず、本船荷役時間の面であまり効率の高いものではない。またコンテナ取扱量が年々倍増しており、すでに後背地にはスペース的な余裕はなくなりつつある。

### (4) 上海

上海は浦東が国家的開発地域に指定されて以降、中国でもっとも発展した地域である。上海地区は日系企業だけでなく欧米系企業の進出も多く、これまで著しい経済発展を遂げてきた。しかし近年では、軽工業などの労働集約産業では賃金の上昇によりコストメリットがなくなりつつあると言われ始めており、すでに日系企業の進出先として蘇州、無錫といった上海周辺への事例が多くなっている。

上海も北京と同様に、経済発展とともに消費行動も盛んで、日本の百貨店をはじめ欧米系の有名ブランド企業も進出している。東京の銀座に該当する「南京路」の日系デパートでは日本と同じ商品が日本と同様の金額で並んでおり、先進国と同じような消費性向を持った階層が生まれているといえる。

このような経済発展の背景には、物流インフラの整備状況も著しく、現在、環状線を始めとする道路インフラは整備され、走行する貨物自動車もボックスタイプのものが主流となりつつあり、輸送環境はきわめて良くなっている。上海から蘇州、無錫、南京、杭州、寧波などの衛星都市とは、既に立派な高速道路が整備されている。

しかしながら、あまりにも経済発展が急激であったため、市内の道路混雑などの問題は深刻で、北京同様、貨物自動車は夜間しか市内走行を許されておらず、物流への負荷は大きい。現在上海市政府は黄浦江で分断されている、上海旧市街区と浦東新区を結ぶ二本目の地下トンネル工事や、四本目、五本目の橋梁建設工事を突貫作業で進めている。今後も上海当局は浦東地区のトンネルや大橋の建設により、物流が経済発展のボトルネックになることを防ごうとしている。

港湾についても、中国のゲートウェイとして発展は著しく、更なる港湾整備計画が進められているが、コンテナの基幹ターミナルである外高橋地区の整備だけでは、キャパシティを

オーバーする可能性も高く、更なる計画として、上海沖30キロに位置する洋山島に大深水港湾を建設し、上海と橋で結ぶとともに、水運航路でも両地区を結ぶという壮大な計画が2005年までに組み込まれ、最終的には30バースを超えるバースが整備され、この計画が実現すると上海は念願の大深水港湾を持つこととなる。

### 3. 今後の中国物流の進展

#### (1) 総合物流への転換

一般に中国の物流事業者の品質は高いものではなく、そのサービスは自動車輸送やフォワーダー業務というように特化したものであった。

ところが、1980年代後半からの経済発展に伴って、物流の重要性が認識され、単一のサービスからしだいに総合物流の提供を目指す物流企業が増えてきた。ただ、中国の総合物流企業はまだ揺籃期であり、資本力のある企業は少なくサービスレベルもまだ高いものとはいえない。

#### (2) 中国物流企業の進展

日系物流企業の多くは、これまで国際フォワーダー業務をコアビジネスとしてきたが、倉庫も併設したトータルでの総合物流を提供しようとする動きが目立ってきた。しかし中国国内の作業を、中国の物流企業より安く提供できるかは、はなはだ疑問であり、顧客企業からは中国価格での日系企業サービスを求められる傾向が強く、黒字化している日系企業は少数に過ぎないともいわれている。

今後、日系物流企業は、中国物流企業を競争相手としてでなく、パートナーとして考えることも必要となってくる。

### 4. まとめ

中国の経済発展とともに、物流も大きな進展をみせており、レベルの面でもインフラの整備、サービスの充実など確実にそのレベルをあげていることが、今回の視察調査でも確認することが出来た。特に官民あげての総合物流への取組みが進展しており、今後有望視されている内陸部への輸送も、輸送モード毎の進展はもとより、輸送モードを組み合わせた複合輸送により、利便性やサービスレベルが高まっていくことが期待できる。

**物流情報化専門委員会**（委員長：野村 利夫 日本貨物鉄道㈱ 情報システム部長）  
**「物流EDIの今後のあり方に関する調査・研究報告書」**

## 1. 調査の趣旨・目的

委員会メンバー各社に対する物流EDIに関するアンケート調査、IT技術の進展等による外部環境変化の認識などにより、物流EDIの現状把握を図るとともに、国際標準化の動きなど「物流EDIの今後のあり方に関する検討委員会」（委員長：相田仁 東京大学大学院教授）の検討内容を踏まえ、物流EDI普及への課題を中心に標記「物流EDIの今後のあり方に関する調査・研究報告書」を取りまとめた。

## 2. 物流EDI普及への課題

### (1) 普及啓発活動の強化

#### 標準EDI認知度の向上

標準EDI(JTRNおよびUN/EDIFACT)の存在自体が知らない人が多いのでは始まらない。標準EDIの認知度を高めることが喫緊の課題である。

物流に関わる団体は、あらゆる手段を利用して標準EDIのPRにつとめていくことが望まれる。

#### EDI標準採用の団体・企業の拡大に向けて

(社)日本物流団体連合会と(社)日本ロジスティクスシステム協会が共同で運営している「物流EDI推進委員会(LEDIC)」を中心にして、各荷主業界と連携を密にして、標準EDIの普及をおこなっていくことが望まれる。

#### 物流EDI啓発ツールの開発と導入事例の紹介

標準EDIの効果や必要性を理解していないユーザが多いことから、普及のためのキャッチフレーズの設定、分かり易いパンフレットの作成、ホームページでの情報発信などの啓発ツールの開発を行なうとともに、導入事例の拡大と収集を図り広く紹介をしていくことが望まれる。

#### ニーズにマッチした物流EDIセミナーの開催

物流EDIのセミナー対象者は様々であり、それぞれの知識とニーズは異なる。今後は、初心者向け、経営者向け、物流実務者向け、IT技術者・ベンダー向けなどの各ユーザ層にマッチしたセミナーを、全国各地で開催していくことが望まれる。

#### 標準EDIの正しい理解のためのマスコミへの情報提供

一般のマスコミ誌では、オンライン取引の標準、非標準を問わず、全てEDIと呼んでいることが多い。標準を採用しているか否かというところに目が向いていない記事がほとんどである。

標準EDIと非標準EDIの違いの正しい理解と、標準EDIの重要性について、マスコミに

対し分かり易い説明と情報提供を行っていくことが望まれる。

#### 大手企業の積極的な標準EDI導入

大手物流事業者および荷主は、物流業務の効率化の一環として率先して標準EDIを導入し、物流EDI普及のための推進役としての役割を果たすことが望まれる。

具体的には、新規の取引先とのオンライン化の機会を捉えて、標準EDIを導入することを取引先へ働きかける等の方策が考えられる。

#### 行政機関等の物流業務への物流EDI導入促進

行政機関および関連機関の資材調達、工事材料の保管・配送等の物流業務に積極的に標準EDIを導入するよう働きかける。

### (2) 物流EDI導入環境の整備

#### 物流EDI導入支援ツールの強化

中小企業への普及を促進するため、物流EDIの導入コストの一層の低減を図り、インターネット接続設定作業と同等程度の手軽さで物流EDIシステムが導入できる各種の支援ツールを開発提供していくことが望まれる。

具体的には、中小企業レベルで採用可能で運用も容易なワンパッケージの物流EDIアプリケーションソフトを開発提供し、インターネット利用者であれば理解できて導入ができる環境を整備していくための公的財政支援を、行政に対して働きかけることが望まれる。

#### 有力ソフトベンダーとの連携

顧客の情報システム構築を手掛けている有力ソフトベンダーの協力を得て、標準EDIを正しく理解してもらい、標準EDIの導入を積極的に進めてもらうことが必要である。

具体的には、協力ソフトベンダーを募集し「物流EDI標準導入支援フォーラム」を作る、「中小企業支援ベンダーの認定制度」を創設し認定ベンダーの活動を支援する、などの方策が考えられる。

### (3) 物流EDI普及に関する各種支援策

標準EDI導入企業に対する助成、税控除、標準EDI導入支援ツール開発提供、普及活動などを行う物流EDI推進団体((社)日本物流団体連合会、(社)日本ロジスティクスシステム協会、物流EDI推進委員会)に対する公的な財政支援を行うよう行政に対して働きかけることが望まれる。

**安全対策専門委員会**（委員長：上野 孝 上野トランステック㈱ 代表取締役 CEO）

## 「物流業における取引実態と安全確保に関する報告書」

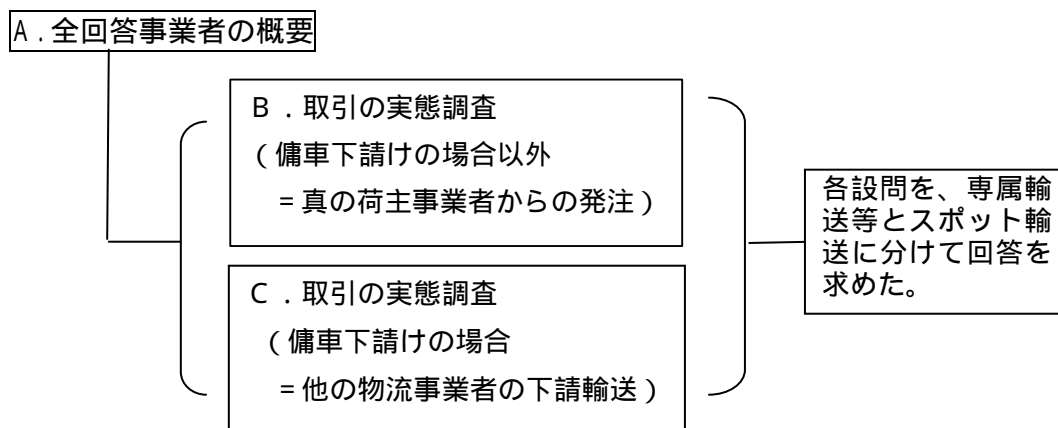
（内航海運業界に関するアンケート調査結果は、平成 14 年 12 月 12 日にプレスリリース済みなので割愛しています。）

### 1. 調査方法

#### (1) 調査の概要

平成 14 年 11～12 月に、無作為に抽出した全国のトラック運送事業者 1,000 社に対し、郵送によりアンケート調査票を配布して実施した。有効回答数は 106 社、有効回答率は 10.6%であった。調査は「備車下請けの場合以外（＝真の荷主事業者からの発注）」と「備車下請けの場合（＝他の物流事業者の下請輸送）」に分けて、それぞれの契約実態について回答者事業者に該当する部分に回答いただいた。

【図 1: アンケートの構造】



#### 2. 調査結果の概要

本調査から、荷主と物流事業者、および物流事業者どうしの取引においてそれぞれ、買い叩き、契約内容の一方的変更、対価の支払のない役務の強要など、優越的地位の濫用にあたりとみられる不公正な取引実態が見られることが明らかになった。またそうした実態が、物流にとって最も重視されるべき安全面にも現実に影響を及ぼしている状況であることもわかった。具体的な調査内容は以下の通りである。

##### 契約書の締結

契約書について、「備車下請けの場合以外」、「備車下請けの場合」の契約とも、専属輸送等の場合は、「ほとんど」もしくは「ときどき」荷主の様式を用いているケースが約半数で最も多く、自社の様式、口約束がこれに続く。一方スポット輸送の場合は、口約束の比率が高く、荷主の様式とほぼ同数で、自社の様式がこれに続いている。

##### 買い叩き

契約時又は更改時に、実勢からみて不当に安い運賃・料金又は協力金を強要される事例については、「備車下請けの場合以外」は「よくある」と「時々ある」を合わせると 40～

60%程度となり、「備車下請けの場合」の30~40%程度を上回っている。

### 契約内容の変更

契約が有効な期間中、一方的な理由で契約条件が悪化させられることの有無を尋ねたが、いずれのケースでも「運賃・料金の減額」が「よくある」または「時々ある」とした回答が最も多く、約半数に達している。次いで「付帯作業の増加」を指摘する回答が多く、いずれも30%強ある。

### 強制購入

契約先から、意に反する特定企業との取引を強制される事例(強制購入)の有無を尋ねたが、「物品の強制購入」がいずれのケースも15~25%で最も多く、「運送保険会社の指定」等がこれに続いた。

【表1:有無を尋ねた、強制購入の項目】

B.備車下請けの場合以外	燃料等の購入先指定	運送保険会社の指定
C.備車下請けの場合	仲介業者の指定	物品の強制購入

### 対価の支払のない役務

そのコストに見合う代金の支払なくして、契約外の業務を強要されたこと(対価の支払のない役務)の有無を尋ねた。いずれのケースでも「倉庫等への積みつけ作業」「その他の荷役作業」が、「よくある」と「時々ある」を合わせて25~30%である。

### 優越的地位を利用していると思われる事例

その他、契約の相手方の優越的地位を利用していると思われる事例の有無を尋ねた。いずれの場合も「高圧的・一方的で交渉がない」を指摘する回答が「よくある」と「ときどきある」を合わせて2割近くで比較的多く、「一方的に契約を解除すると言われる等」も1割前後が「よく」もしくは「ときどき」と回答している。

【表2:有無を尋ねた優越的地位を利用していると思われる事例の項目】

B.備車下請けの場合以外	金品の要求	過度な接待の要求
C.備車下請けの場合	高圧的・一方的で交渉がない	一方的に契約を解除する等と言われる

### 現状の契約状況が安全面に及ぼす影響の有無

「安全面への影響は特にない」とした回答は、「備車下請けの場合以外」の契約で37%、「備車下請けの場合」の契約で25%であり、逆に「ドライバーの賃金・勤務体制・休暇等に影響を及ぼさざるを得ず、安全性が懸念される」ことを指摘する回答はともに7割前後ある。次いで「車輛の代替を先送りせざるを得ず、安全性が懸念される」「定員や週40時間労働など法規制を守るのが困難なほど安全性が懸念される」ことを指摘する回答がいずれも40%を超えている。

【表3:安全面への影響の自由記述(部分)】

距離制運賃の支払をせず、1日いくらで運賃を設定しており、車輛の代替は無理である。単価が極端に低く、支払条件も悪い。  
整備に費用をかけることが出来ない。タイヤなどギリギリまで使う。



### 3.まとめ(内航海運部分を含む)

近年の厳しい経済状況を反映し、物流業の取引実態の中には一方的に契約条件を押し付ける等、優越的地位の濫用ともいえる状況が見受けられ、安全の確保のために最低限必要な運賃・料金の収受がなされないケースも多々みられている。さらに、内航海運業界、トラック運送業界とも、安全対策、環境対策に対するコストアップ要因は少なくない。

これらのコストは、本来、受益者である社会全体が負担すべきであると考えられるが、現実には物流事業者のみがその負担せざるを得ない状況が実態ではないかと思われる。物流業における安全の確保のためには、このような費用面の問題を含め、企業間の取引が適正に行われるような諸条件や環境の整備を行い、公平な土俵の上での事業者の自助努力を期待することが必要と考えられる。

そのため、以下の点について改善を図ることが必要と考えられる。

#### 荷主事業者と物流事業者の取引関係の規制強化について

物流業における優越的地位の濫用の問題は、物流事業者間の取引よりも、荷主事業者と物流事業者間の取引においてより深刻な問題となっている。現在「下請代金支払遅延等防止法(下請法)」の改正が検討されており、適用業種に物流業が追加される見込みである。しかし、物流業においては貨物自動車運送業者間または内航海運事業者間の取引だけが対象になっており、荷主事業者と物流事業者間の取引はその対象外である。そこで、荷主事業者と物流事業者の取引における優越的地位濫用の行為についても、これを是正するための適切な法的整備がなされるよう、業界より要望していくことが望まれる。

#### 「下請代金支払遅延等防止法(下請法)」の改正について

下請法の改正が検討される中で、物流業が適用業種に追加された場合、元請業者と下請業者の間で発注内容をメールや書面で示すことや、取引記録の保存が義務づけられる。また、元請業者に対し代金支払期日の厳守や割引不可能な長期手形の使用禁止、押し付け販売の禁止が求められる。しかしながら現状では、契約の文書化が充分になされていないケースがみられることから、業界の実状を充分勘案した上で、物流事業者が下請法を適正に運用、対応できるよう、制度の概要や契約内容や書面の書式例などを示し、周知徹底を図ることが必要である。

#### 物流業の取引に対する特殊指定の活用等について

荷主と物流事業者の取引においては、荷主の優越的地位濫用とみられる事例が多々見受けられることから、必要に応じて「私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(独占禁止法)」第二条第九項の特殊指定(注)の活用を要望していくべきである。

優越的地位の濫用の具体例は公正取引委員会の告示として示され、全産業に適用される「一般指

また、現行のサービス業の取引上の指針である「役務の委託取引における優越的地位の濫用に関する独占禁止法上の指針(ガイドライン)」について、物流業界の実態により適合するようなものとする必要があると考えられる。

#### **不公正な取引事例の改善体制について**

荷主事業者がその優越的地位を濫用したともみられる不公正な取引が現に存在するにも関わらず、物流事業者側で今後の取引関係の継続を第一に考えるため、そうした実態が公になることは極めて稀であるのが実態である。こうした中で公正な取引関係を維持するには、告発等を待たない、また事案の大小に係らず、実態に即した有効な監視・改善体制が確立されるべきであり、その実現に向け要望等を行っていくことが重要と思われる。

#### **荷主企業に対する積極的なPRについて**

##### **-1 安全を確保できる適正な運賃・料金の収受**

内航海運業界、トラック運送業界とも、運賃の引き下げが長期間続いたため、多くの事業者が安全確保に強い懸念を抱いている。また、荷主との取引において不利な状況にある実態は、物流事業者の経営を極めて苦しいものになっている。そこで、経営や安全への影響が現実に懸念されている状況を正しく理解頂くべく、引き続き荷主業界にPRを行っていくことが望まれる。

##### **-2 取引慣行の改善について**

今回の調査からは、荷主事業者により一方的に運賃が減額されるケースなど、取引条件の決定が対等でない、あるいは不明確な場合が見受けられた。

こうした事態は、優越的地位濫用にあたる行為のひきがねとなりかねず、ひいてはそのことが物流活動における安全の確保について、大きな問題を投げかけることになりかねない。物流活動における取引条件の決定・変更にあたってはイコール・パートナーとしての立場から、適切な折衝と、取引諸条件の明確化が必要である旨、荷主企業への理解を求める必要がある。適正な運賃・料金の収受のためには、その前提となる取引条件が明確かつ公正な取引方法により対等に設定されることが必須な条件といえる。

#### **4. 今後の取り組み**

すでに本調査に基づき、平成15年4月、公正取引委員会 取引部長に対し「物流業における公正な取引関係の確保について」の要望書を提出し、物流事業者と荷主事業者の取引関係における適切な法整備を要望しているが、今後も、荷主との公正な取引関係の構築、荷主及び内航海運業界内部に対する啓発活動等に積極的に取り組んでいくこととしている。