



温故知新 編 第151回

パブリックコメント検討会

今年5月に公布された改正物流効率化法の具体的な中身が徐々に固まってきた。いつものメンバーで二つ三つ詳細を確認していく。踏み込んだ内容に感心したり、実効性を懸念したり、あるいは不自然な表現に文句をつけたりと、それぞれ勝手放題だ。意見を提出するつもりでもあるのか、パブリックコメントの募集開始にも関心を示している。

第3回合同会議が開催された

「ようやく秋らしくなりましたね」
そう言って、編集長が元気よく大先生事務所に顔を出した。

「ほー、今日はすっきりした顔をしてるな。ちょっと前までの編集長の汗だくのぐったりした顔が懐かしい」

「いやー、今年の長く暑い夏には参りました。ところで、改正物流効率化法に関する三省合同会議の3回目の会合が9月26日に書面開催されました。そこで出された資料に、前回案の修正と前回先送りした部分新たに案として追加されました」

「パブリックコメントの募集も始まりましたね」

女性記者が楽しそうに言う。
「今日はパブコメ検討会でもやるのか。まあ、勝手にやってくれ……」

合同会議の検討ということになって、大先生はちょっと気乗りしないようだ。

編集長が説明を始める。

「そうそう、まずこれです。前回ここでの検討で、本来『積載効率』とすべきところが『積載率』と誤記されているのは問題だと指摘しましたが、今回の資料では、『積載効率×積載率×実車率』という注記とともに、すべて積載効率に統一されていました」

なぜか、編集長が自慢げに言う。体力弟子がすかさず応じる。

「よかったです。これで無用な混乱がなくなります」

「はい、それでは本題に入ります。改正物効法はトラック運送サービスの持続可能な提供の確保というのを目的としています。そこで基本方針というのが示されています。そこに新たに追加されたものが二つあります。一つが、『発荷主及び着荷主は、トラックドライバーの拘束時間を削減するため、有料道路利用の適切な負担のもと、トラックドライバーに高速道路の利用を促すこと』というものです」
「当然のことですけど、それが明記されたの

■大先生 物流一筋30有余年。体力弟子、美人弟子の2人の女性コンサルタントを従えて、物流のあるべき姿を追求する。

■体力弟子 ハードな仕事にも涼しい顔の大先生の頼れる右腕。

■美人弟子 女性らしい柔らかな人当たりで調整能力に長けている。

■編集長 物流専門誌の編集長。お調子者かつ大ざっぱな性格ですげすげものを言う。

■女性記者 物流専門誌の編集部員。きちょうめんな秀才タイプ。

はいいですね」

「そして、もう一つが『国は、運送事業の許可を得ずに違法に運送を行う事業者の排除、運送責任の不明確化につながるような行き過ぎた多重下請構造の是正、トラックドライバーに対するハラスメントの防止を図ること』というものです」

「ドライバーへのハラスメントは積み降ろし現場で多発しているのが実態なので、これも明記されたのはいい。荷主の物流担当者はすぐにも現場に行って、対策を講ずるべきだ。そうしないと、ドライバーから嫌われる荷主になってしまう。それで、次は？」

大先生が先を促す。

「特定事業者の指定基準が明記されました」「たしか前回は案が提示されていましたが、それと同じですか？」

女性記者の確認に、編集長がうなずく。

「そう、特定荷主が年間の取扱貨物量が9万トン以上で3200社程度、特定倉庫業者が保管量70万トン以上で70社程度、特定貨物運送業者が保有車両数150台以上で790社程度だ」

「特定荷主は、もちろん自分で運んでいる分は入らないですよね？」

「そりゃそうだ。問題となっているドライバー不足は営業用トラックのドライバーだから、自家用トラックは関係ない」

「そうですね。それで思ったんですけど、もしかしたら将来、委託している運送会社では

運べないという事態になった場合、荷主が自分で運ぶということも考えられますね」

「いま委託している運送会社では運べなくなり、他に頼れるトラック業者がいなくなれば、自分で運ぶという選択は当然考えられる。昔は、幹線も配送も荷主自身が運ぶというのは珍しくなかった。そうですね？」

編集長が大先生に確認するが、大先生は反応しない。ここで美人弟子が割り込んだ。

中長期計画と定期報告の内容

「前回は記載がありませんでしたが、中長期計画や定期報告について今回は明記されていますね」

「はい。まず中長期計画ですが、これは判断基準を踏まえた措置の実施についての計画を策定するものです。作成期間は、基本は毎年度提出することになっていますが、そもそも5年計画ですから計画内容に変更がない場合は、5年に一度の提出になります」

「その措置ですが、計画で達成すべきは、『運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加』と『運転者の荷待ち時間の短縮』、『運転者の荷役時間の短縮』の三つですね」

美人弟子の指摘に、編集長が「それら三つに関して、具体的にどんな取り組みをするのかという内容と目標、それに実施時期が計画の記載内容です」と答える。

「定期報告については、もちろん毎年度ですし、進捗を見るために荷待ちや荷役の時間な

ども把握させて報告させるわけですね」

体力弟子の確認に、編集長が「はい。その時間計測については細かく書いてあります」と資料を手に説明を始める。

「まず、報告は、判断基準の遵守状況や関連事業者との連携状況等についてチェックリストや自由記述も織り込んでさせるようですが、いまおっしゃった荷待ち時間等の状況については、取り組みの実効性の担保と時間把握の業務負荷の軽減との兼ね合いを考慮した方法が提示されています」

体力弟子がうなずいて続ける。

「そこでのポイントは、時間計測をする施設、対象となる運行、それに計測する期間などですね。ここは、パブリックコメントが多く出さうな気がします」

「そうですね。それで、時間計測の対象施設ですが、これは、荷主が管理する施設と業者に委託している施設が対象になります。そして、時間計測は、可能な限り全施設、全運行の荷待ちや荷役の時間を計測することが原則となっています」

「原則ということは、全施設全運行の把握が難しい場合は例外的な対応も認めるといことですね。たとえばサンプリングとか…」

女性記者が先取りして確認する。

「まあそうだ。ただ、その前に、対象施設について補足しておくことがある。自社施設が計測の対象になるのは当然だけど、業者に委託している施設については、時間を計測する

ことが望ましいが、契約等の関係でそれを依頼することができない場合は、その施設の名称と、荷待ち時間等の短縮に向けて事業者と連携して具体的にどのような取り組みを行っているかについて定期報告書に記載すればよいということになっている」

「事業者の負担を考慮してということですね。その代わり、時間短縮への取り組みについてはきちんと報告せよと……」

「そういうことだ。とにかく荷待ち時間等の短縮については確実にやれということだ。また、荷待ちと荷役は別物なので、分けて計測することを原則とするけど、分けることが妥当でない場合は荷待ち時間等として分けられない計測することも可能としている」

「サンプリングについてはどう言ってるんですか？」

「サンプリングの方法等についてはまだ検討段階のようだけど、案として、対象施設は、取り扱う貨物重量の半分程度を把握することを念頭に、荷主自身が管理するすべての施設から取扱貨物量が大きい施設を選ぶということ、それから、対象期間としては、四半期ごとと任意の連続した5営業日以上とするということ、そして、計測する運行はその期間のすべての運行を対象とするという考えが最低数値として示されている」

「そうすると、多くを外部委託している荷主の場合、計測対象が限られるということですね。なんか、それでいいんですかね……」

女性記者の言葉を受け、大先生が口を挟む。

「そもそも、ねらいは荷待ち等の時間短縮だ。時間計測は時間短縮の取り組みの進捗を見るためのもので、時間計測の多い少ないは問題じゃない」

「そうですね。荷待ちや荷役の時間短縮はドライバーの労働時間短縮のためですが、それはそもそも荷主の輸送の持続性確保のためですもんね。時間が多く掛かるところはドライバーから嫌われ、荷主は運べなくなる危機に直面する可能性がある。そこを認識しておかないとだめです」

「そのためにも、国に言われなくても、荷主は、率先して時間を計測し、現状を知り、改善の進捗を把握し続けなければいけない」

大先生の言葉に、編集長が「そうです」とうなずき、「そうそう」と思いついたように付け加える。

「時間計測については報告の省略が可能となる条件も出されています。それは、荷待ちと荷役の時間が合計1時間以内で済んでいる場合です。つまり、1時間以内にしてしまえば、この問題から解放されるわけです。荷主は早くこの域に到達すべきです」

編集長がそう言って、資料を繰る。

不可解な物流統括管理者の定義

「次に物流統括管理者についてですが……」

「やっぱ、それをやるか」

「あつ、そうか、先生は、ここが気に入らな

いんですね。それで不機嫌だった……」

編集長の言葉を遮るように、美人弟子が口を挟む。

「そこに新たに登場した物流統括管理者の定義は、なんかすつきりしませんね。無理に必要な文言を押し込んだ感じで……」

「たしかに。こう定義されています。『物流統括管理者は、トラックドライバーの荷役等時間の短縮及び積載率の向上を促進するため、貨物の運送に前後する調達、生産、保管、販売等の過程との調整を図りつつ、運送の効率化に向けた取組を進めていく必要があります。事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者として、自社における物資の流通全体を統括管理することが求められる』とこうです」

なぜか、大先生が楽しそうに話し出す。

「文章教室だと大幅に赤字修正が入る文章だな。余計なことを付け足さず、『物流統括管理者は、トラックドライバーの荷役等時間の短縮及び積載率の向上を促進する役割を担う。その業務遂行にあたり他部門との調整が必要となるため、事業運営上の重要な決定に参画する管理的地位にある者を充てる』くらいにすればいいのにな」

「先生、それパブリックコメントすればいいんじゃないですか？」

「やなことだ。それはそうと、他部門との調整のところ、なんで『保管』が入ってくるんだ。物流部門の管理下にあるから調整なん

「ぞ必要ないだろうに……」

「誰も答えないのを見て、大先生が別の問題提起をする。」

「もう一つ不可解なことがある。たしか、その定義の後に、物流統括管理者が担うべき業務というのが列挙されていて、そこに新たに業務が追加されていたな？」

「はい、『リードタイムの確保に資する調達・生産・販売を含めた在庫管理計画の作成』という業務が追加されています」

「リードタイムになんで在庫管理が出てくるのかわからん。大体、在庫管理計画などとい

う言葉自体、在庫管理論においても企業実務においても存在しない」

ここで体力弟子が補足する。

「追加された業務は明らかにメーカーを想定したものになっています。ただメーカーにおいては、そもそもリードタイムの延長と在庫とは関係ありません。それに『調達・生産・販売を含めた在庫管理』というのは何なのかわかりません。こういう意味不明の文言は困りますね」

「そんなものが物流統括管理者の仕事として追加されるのはなぜなんだ。正直、意図不明だ……」

無理にCLOにする意味はない

編集長が「もしかしたら」と言いつつ続ける。「これは、CLOを意識して、誰かが付け加えた方がいいと進言したのかもしれませんが、また、それを受け入れるということは国側としても、物流統括管理者をCLOにしてやった方がいいのではという思いがあるのかもしれない」

「編集長も冗談きついな。CLOは、そもそも物流の実務にはかわからない。リードタイムなどには関係しない。CLOの何たるかがわかってないってことだ」

「そもそも、CLOなど持ち込む必要性はないんですけどね。ドライバーの労働時間を短縮し、トラックの有効活用を図るといった重要な役割を担う物流統括管理者を義務付けたこ

とは画期的なことなので、それでよしとすればいいのと思います」

「そのとおりだ。まったく意味のない業務を付け加えて、物流統括管理者になる人を混雑させない方がいい。まあ、企業の人たちは、CLOなど気にせずに、荷待ちや荷役の時間短縮と積載率の向上だけを頭に置いて活動すると思うけど……」

「はい。その意味でも、物流統括管理者の定義は、改正物効法第47条にある範囲にすべきだと思います。物流統括管理者になる人を混雑させるだけのCLOについては一切ふれてほしくないです」

編集長がびしょと決める。みんなが大きくうなづくのを見て、満足げに「それでは、プロメの内容も決まりましたので、今日はこのへんで……」と閉会を宣言した。



PROFILE

ゆあさ・かずお 1971年早稲田大学院修士課程修了。同年日通総合研究所入社。同社常務を経て、2004年4月に独立。湯浅コンサルティングを設立し社長に就任。著書に『物流とロジスティクスの基本』（日本実業出版社）『新しい物流の教科書』（PHP）『結果が出る物流とロジスティクス』（ナツメ社）ほか多数。湯浅コンサルティング <http://yuasa-c.co.jp>

座