

特集 ロジスティクス最前線/関東版

値上げ 元々が安すぎた

日当最低で1万5千円 伊藤
価格転嫁しやすい流れ 志村

大島 約2年前の国土交通省「厚生労働省によるトラック輸送状況の実態調査」では、片道500km以上の長距離ドライバーの平均拘束時間が16時間を超えていました。500km以下では11時間強で、大型のドライバーは長時間労働となつていくことが改めて明らかになりました。その意味では、軽貨物のドライバーは労働時間への懸念が大型に比べて小さいように思います。

ただ、今年4月から経営者や個人事業主も改善基準告示の対象になったことに加え、働き方改革関連法が成立し、時間外労働時間の規制も始まります。労働時間に対する考え方を聞かせてください。

志村 労働時間についての対応状況は協組の中でもバラバラで、進んでいる会社ではデジタルタコグラフを全車に導入するなどしています。集配業務は平均12時間ぐらいで、組合員の中には15時間に達している会社もあり、改善が急務です。時間を適正に管理する必要性からも、先程話したように、当社では社員化を

進めています。太田 当社は個人事業主は問わず、改善基準告示に準拠した労務管理で、現状では長時間労働は発生していません。ただ、事業を取り巻く環境として、物量が増加しドライバーが減少するといふ、今後予測される需給ギャップへの施策を講じる必要はあります。効率性や経済性に優れ、環境負荷軽減など様々な効果を狙い、主婦層やシニア層へアプローチし、電動アシスト自転車やリヤカーなど多様なビークルを活用した、アンカーキャストの活躍を構想しています。

伊藤 日当で最低保障1万5千円のうたい文句で業務をお願いしていますが、難しいのは、ドライバーから「(お願いした仕事の)前か後ろでも仕事が欲しい」と言われることです。そうなる、時間の管理が難しくなります。長くても10時間ぐらいまでと説明してお願ひしています。

波田 社員の労務管理を徹底しています。また、委託のドライバーは頑張った分だけ売り上げが上がりま

すので、時間が長くても頑張りたいというニーズもかなりありますが、当社の仕事はせいぜい13時間程度なので、いまのところ問題ありません。



出席者(順不同)
ケイソー/社長 伊藤 淳氏
ギオンデリバリーサービス/取締役 太田 桐 聡氏
デリバリーサービス/社長 志村 直純氏
ビー・カーゴワークス/社長 波田 雅文氏
〈モデレーター〉日通総合研究所/取締役 大島 弘明氏

高品質確保へ運賃交渉 太田 桐

太田 桐 昨年起こったいわゆるヤマトショックのインパクトを荷主も感じている。ラストワンマイルを担う業界へのニーズは、1年前と今では風向きが違

つています。つまり、フォローの風です。その潮流に乗った経営資源の投入というインプット、サービスの提供というアウトプットをうまく循環させ、荷主の信用を得ていくことが大切です。

志村 困っている荷主はたくさんいて、そこに商機があると感じたのが協組の設立につながっています。一時期は運賃がつかないという状況がありました。ここ1年で運

Company Profile (順不同)

- ケイソー
①千葉県柏市②2012年③300万円
④80人⑤2億8千万円(18年6月期)⑥業界未経験・加盟組織なしのゼロからスタートした軽貨物運送事業者。全国で初めてAED(自動体外式除細動器)を軽貨物配送車両に搭載
- ギオンデリバリーサービス
①相模原市中央区②2013年③2千万円④79人⑤4億5600万円(18年3月期)⑥食料品、酒類、清涼飲料水、日用雑貨の宅配サービスの企画運営を行い、新鮮な商品を顧客の自宅へ直接届ける
- デリバリーサービス
①東京都府中市②2000年③3千万円④102人⑤20億円(18年3月期)⑥インターネット通信販売の配送に特化した格安配送のネットワークを構築。1都3県を配送エリアとするラストワンマイル協同組合の中核企業
- ビー・カーゴワークス
①千葉県市川市②2008年③1千万円④31人⑤1億2300万円(18年5月期)⑥首都圏・東京23区などの軽貨物当日配送や物流倉庫・物流ソリューションサービス、特定信書郵便事業を提供。プライバシーマークを取得しているほか、女性の雇用促進も進めている
- ①所在地②設立年③資本金④従業員数⑤売上高⑥特徴

スの質的低下を招かないように配慮します。

大島 私の中では、物流事業者に対し理解を示す荷主と、そうでない荷主がはっきりと分かれてきたように思えるのですが、実際はいかがでしょうか。

志村 最近では、荷主に対して価格を転嫁しやすい流れになっていると思います。ただ、会社によっては協組でみると、不特定多数の荷主と対することになるので、転嫁できないのがネックになっています。

伊藤 確かに、今は「値上げできないなら他の仕事があります」という流れになっています。

波田 ヤマト運輸の値上げが大きな報じられましたが、値上げしたと言った元々が安すぎたのではないかと思っています。25年前にこの業界に入りました。東京で軽運送をしていた人が1日3万54万円上げるのも珍しくない時代でしたが、「失われた20年」といわれる時代に半分近くまで(運賃が)下落しました。近い将来またそんな運賃の高い時代がくると思います。そうでなければドライバーのなり手が、ますます減っていくでしょう。

配送先の環境や付加価値の高さに応じて運賃を転嫁するという姿勢で、値上げ交渉に取り組んでいます。

けばいいと思います。

ここで、「インターネット通販の拡大が物価に与える影響」と題する日銀のレビューをみてください。EBCが拡大する中、物流網の整備により輸送コストが下がったことで、小売店側ではEBCと競合する商品の価格が低下しているのではないかと一いつた内容です。このレビューに対して私は、インターネットの拡大が全ての物価に影響している――とミスリードになりかねないと思いましたが、今後、人手不足を背景に物流コストはアップしていく可能性があるといった指摘は間違いないのではないかと感じました。このように考え方についてはどう思われますか。

(10面に続く)

トラックは「人の想い」も運んでいる

私たちの生活の橋渡し役を担うトラック。生産者の熱い想いと...消費者の笑顔をつなげるためスーパーへ、コンビニへ、私たちの暮らしの元へ、国内貨物の90%以上を運びます。人と人の想いをつなぐ心のライフライン...今日もあなたの元へ走り続けます。

トラックは生活と経済のライフライン

公益社団法人 全国トラック協会 Japan Trucking Association

(公社)北海道トラック協会 (公社)青森県トラック協会 (公社)岩手県トラック協会 (公社)宮城県トラック協会 (公社)秋田県トラック協会 (公社)山形県トラック協会 (公社)福島県トラック協会 (一社)茨城県トラック協会 (一社)栃木県トラック協会 (一社)群馬県トラック協会 (一社)千葉県トラック協会 (一社)東京都トラック協会 (一社)神奈川県トラック協会 (一社)新潟県トラック協会 (一社)山梨県トラック協会 (一社)静岡県トラック協会 (一社)愛知県トラック協会 (一社)岐阜県トラック協会 (一社)富山県トラック協会 (一社)石川県トラック協会 (一社)福井県トラック協会 (一社)兵庫県トラック協会 (一社)奈良県トラック協会 (一社)和歌山県トラック協会 (一社)徳島県トラック協会 (一社)香川県トラック協会 (一社)高松県トラック協会 (一社)愛媛県トラック協会 (一社)高知県トラック協会 (一社)福岡県トラック協会 (一社)佐賀県トラック協会 (一社)長崎県トラック協会 (一社)熊本県トラック協会 (一社)大分県トラック協会 (一社)宮崎県トラック協会 (一社)鹿児島県トラック協会 (一社)沖縄県トラック協会