

参議院商工委員会議録 第十号

		委員		井上 計君		中小企業厅小規 模企業部長 石黒 正大君	
		事務局側		常任委員会専門 長 小野 博行君		運輸大臣官房総務審議官 土坂 泰敏君	
		説明員		公正取引委員会 本城 昇君		兼貨物流通本部	
平成四年五月二十一日(木曜日)	午前十時八分開会						
委員の異動							
五月十三日 辞任 秋山 敬君							
五月十四日 辞任 合馬 敬君							
五月十五日 辞任 宮澤 弘君							
五月十八日 辞任 高木 正明君							
五月十九日 辞任 前田 黙男君							
五月二十日 辞任 山口 寛之君							
五月二十一日 辞任 梶山 敬義君							
五月二十二日 辞任 吉田 達男君							
五月二十三日 辞任 西野 康雄君							
五月二十四日 辞任 高木 正明君							
五月二十五日 辞任 吉田 達男君							
五月二十六日 辞任 井上 孝君							
五月二十七日 辞任 秋山 敬君							
五月二十八日 辞任 西野 康雄君							
五月二十九日 辞任 梶井 規順君							
五月三十日 辞任 吉田 達男君							
五月三十一日 辞任 梶井 規順君							
五月三十二日 辞任 吉田 達男君							
五月三十三日 辞任 太田 淳夫君							
五月三十四日 辞任 広中和歌子君							
五月三十五日 辞任 市川 正一君							
五月三十六日 辞任 古川太三郎君							
五月三十七日 辞任 渡部 恒三君							
五月三十八日 辞任 吉富 勝君							
五月三十九日 辞任 内藤 正久君							
五月四十日 辞任 渡辺 修君							
五月四十一日 辞任 麻生 渡君							
出席者は左のとおり。							
委員長 理事							
岩本 政光君							
中曾根弘文君							
松尾 官平君							
福間 知之君							
○委員長(岩本政光君) 次に、連合審査会に関する件についてお詰りいたします。							
まず、委員の異動について御報告いたします。							
去る十八日、斎藤文夫君が、また、昨二十一日、梶山篤君が委員を辞任され、その補欠として井上孝君及び櫻井規順君がそれぞれ選任されました。							
○委員長(岩本政光君) ただいま商工委員会を開会いたします。							
○委員長(岩本政光君) 連合審査会に関する件について御報告いたします。							
○委員長(岩本政光君) 中小企業流通業務効率化促進法案(内閣提出、衆議院送付)							
○委員長(岩本政光君) 本日の会議に付した案件							
○委員長(岩本政光君) 本件の趣旨説明は既に聽取らしてありますので、これより質疑に入ります。							
○吉田達男君 渡部大臣には、先日来十九日までパリにおいてになって、O E C D の閣僚理事会に御出席でございました。お伺いするところによりますと、日本に対し世界経済の牽引車の役割を期待して日本の内需拡大を強く求められたと伺っておりますが、その辺の状況を御報告いただきまとまりました。大臣の見解をお伺いいたしたいと思います。							
○吉田達男君 渡部大臣には、先日来十九日までパリにおいてになって、O E C D の閣僚理事会に御出席でございました。お伺いするところによりますと、日本に対し世界経済の牽引車の役割を期待して日本の内需拡大を強く求められたと伺っておりますが、その辺の状況を御報告いただきまとまりました。大臣の見解をお伺いいたしたいと思							
○國務大臣(渡部恒三君) まず、O E C D の閣僚理事会、極めて重要な国際会議に先生方の温かい御理解によつて出席し、日本の立場を強く主張してまいりましたことを心から御礼を申し上げます。							
○國務大臣(渡部恒三君) 今先生からお話しのように、出席参加国のほとんどが一〇%近い失業に悩んでおる国であり、しかもこれを打破するために経済を活性化したい、その世界的な牽引車になるのは日本であるという期待が非常に強かつたことは先生御指摘のとおりでございます。ただ、共同コミュニケに当たつては、私どもは、我が国が今後の政策は判断すべきでございますから、したがつて、いろんな要望は							

ありましたが、共同コミュニケにおいては、あくまで今後の政策決定は我が国が判断すべきことであって、O E C D の場で今後の我が国の経済政策が手足を縛られるようなことはあってはならないことありますから、これは強く私ども主張をいたしまして、先般の G 7 における、大蔵大臣が表明した我が国の立場、その線で話し合いをまとめまいりました。

今回の O E C D においては、そのほか環境問題について私から、今後環境問題は世界のすべての国が真剣に取り組まなければならない最大の大きな課題である、これは環境、経済成長、エネルギー、これを三位一体になつて行うべきであり、我が国のかようまで努力してきた技術、先進国そのぞれの努力、こういったものを技術移転によって開発途上国の今後に役立たせていく、国際貢献として進んでいくべきものである。こういうようなことについて最大公約数の理解を得ることができ、また、旧ソ連支援についてもおおむね各との共通の考え方をまとめることができ、世界経済、貿易、環境、旧ソ連支援といった当面する課題についての最大公約数を得ることができたことは、大きな成果であったと考えます。

○吉田達男君 広範にわたるお仕事をなさつて議題を尽くされたのでありますが、真剣、慎重な対応をいたいたと思っています。御苦労さまでございました。

所管の経済の活性化の問題については、強く求められたということは事実かと思いますが、大臣はそれに対して、外国の要請に軽々に応答するということではありませんが、日本の国内の現状の経済運営に当たって、世界のそういう要請が強いということを受けてとめられると同時に、現在の経済運営に当たりまして、この要請をどのように政策対応されようとするのか、この辺についてお伺いいたします。

○國務大臣(渡部恒三君) 大変重要で、しかも難しい問題のお尋ねでござります。

今も申し上げましたように、我が国と全く異

なって、世界の先進国のはとんどは一〇%近い失業に悩んでおり、そして何とかこの困難な現況を打破して景気を活性化したいということあります。常収支における黒字国でございますから、やはり国際経済における我が国の責任というものは、求められなくとも、みずから我が国として自主的な判断のとどけ果たすべき大きな責任を持つておるところは考えております。また、国内経済においても、現実にいろいろの数字があちこちから出でておりますけれども、我が国の基幹産業あるいは主な産業また中小企業、これらが昨年に比べて残念ながら先り上げも減り、利益率も減り、在庫がたまつておるといふことも、これ戦闘なる事実であります。

こういう中で、今後の経済運営というものは極めて重要なことになると想いますが、政府としては、御案内のように三月三十一日に、こうした環境の中で政府見通しの経済成長を実現するために緊急景気対策を実施することにして、これが実施中であります。この効果が六月、七月に出てくるわけですから、この効果をしっかりと見詰めながら、やはり我が国の国際経済における責任、また国民の皆さん方の豊かな生活というものは、これは生活大国日本が我が内閣の最大の課題であります。それでもやはり豊かな経済を、つまり持続的なインフレなき経済成長を継続していくことによって平和大國日本も支えられるわけでありますから、経済政策は、国民の豊かな生活を守るためにも、その前提となる最も重要なことだということで今後の経済運営に当たつてまいりたいと思います。

○吉田達男君 今の時期に出ておるアメリカを中心とする日本の財政出動による経済活性化、これはかなり具体的な形でアメリカからブレッシャーその他かかると予想されながら、議論の中でも出しております。大蔵大臣の御見解は、報道によりまして伺っております。若干ニユアンスが違います。

いまのは渡部大臣でございまして、時差で言うと、閣僚会議に行かれる相当前になるわけでございますが、経済の刺激に当たる前倒しをやりました後、大臣は公共事業の前倒しを補う下期への何らかの手当ては必要ではなかろうかという御見解をおつしやつておられるのを仄聞いたしまして、若干それぞの時点は違うのでござりますけれども、ニユアンスもまた違うのでござります。

顧うところの経済の活性化、また日本の落ち込みかけた経済の立て直し、この点に立つて通産大臣としておつしやつた公共事業の前倒し以降についての財政措置のあり得べき状況についての推察といいますか、御見解といいますか、かねて伺つたのであります。それについては今どのようにお持ちでございましょうか。

○國務大臣(渡部恒三君) これは政府の考え方は一致しておるのとありますけれども、ただ役所その立場がござりますから、例えば経済企画庁というところはいわゆる全体の景況を統計によって数値が出てきたところで判断するわけですし、私は直接実体としての今通商また産業に毎日接しながらそこで考えていくわけでありますから、まさに今先生おつしやるようによ多少の時差はあります。

ですから、過去の経験でも、昨年私は十一月の時点から緊急景気対策の必要性を訴えておりまして、その当時はある役所は今のまま心配ないといふようなことのニユアンスの違いはありましたけれども、結果としては二月の月例経済閣僚会議では各省庁の景気に対する認識が一致して、そして三月三十一日の緊急対策にこれなつたわけでありますから、それぞの持ち分によつて多少言うことは変わつていくと思ひますけれども、いや変わつていることは先生御指摘のとおりでありますから、それぞの持ち分によつて多少言うことは、いすれこれから六月、七月に数値が出てくるが、いすれこれから六月、七月に数値が出てくると全體が一致して、政府として一致した考え方であります。

○吉田達男君 若干のニユアンスを質問者なりに

受けとめたいと思って、期待をしております。それでは、本間の中小企業流通業務効率化促進法についてお尋ねをいたします。

いまのは渡部大臣でございまして、時差で言うと、この声は既に二十年になるわけでございますが、日本においては一番おくれているのがこの流通改革ではないかと思われます。見るところでは、非常に古い流通慣行をもつて取引をしておる実態もございまし、また最近急速に発展をしました情報機器等々を駆使しまして、物流と情報の流通とを分離しながら新しいスタイルの物の運びをやっておると、こういうことが日本経済の中で混在をしております。私どもは生きた経済界の中で商取引を見ているのでありますから、そのような生活の知恵のような商慣習もなかなか興味深いものが、外国人等々外の者にとっては特に流通各段階における機構、価格形成等々にわたり、言うなれば不透明といふような面も指摘されたりしまして、ここ流通改革ということはまさに経済の大変大きい課題になつてゐると思います。

そういう今の経済をさらに発展させるという過程におきまして、この流通改革をどう通産大臣はなし遂げようとするのか、基本的な御方針をお伺いいたしたいと思います。

○國務大臣(渡部恒三君) 先生のお尋ねでござりますが、消費者ニーズの多様化、国際化の進展などの中、流通業は消費者に密着した産業として多様化する消費者ニーズに合った商品、サービスを提供することを通じ豊かな消費生活の実現を図る等重要な役割を担つておること、おつしやるところでござります。また、世界各地からのさまざまなもの、製品輸入の拡大にも貢献することが期待されます。

このような流通業の役割にかんがみて、通産省としては、消費者の視点を重視しつつ、改正大店舗法に基づく適正な出店調整の実施、情報化の推進などを通じた流通システムの合理化、物流効率化

化の推進、魅力ある商店街、商業集積づくりの推進、製品輸入の拡大等を初めとした幅広い流通行政を積極的に実施してまいろうと考えております。

○吉田進男君 大臣の基本的な御方針の中で今議題となりました中小企業の流通業務効率化の法案が出されたと思いますが、今まで通産省・中小企業庁は、全然そのことにお構いなかつたわけじゃなくて、いろいろな手を打つて、協業化したりあるいは融資措置をしたりされながら近代化合理化に励まれた経過がございます。しかし、しかるべき成果がいまだなつていないとこうころで今日この法案を出されたと思うのでござりますが、この法案の特に持続的な効率化につれての萬

想といいますか、これで決定版だというお考まで
提議されたのであれば、特にその辺を重点的に御
説明いただきたい。

○政府委員(南学政明君)先生の御指摘のとおり、私ども中小企業庁といたしましても、これまで中小企業における流通合理化に努力をしてまいってきたわけであります。必ずしも十分な成果を上げてきておりません。

その背景を考えてみますと、まず我が国で物流というものは、これまで基本的に製造、販売等に付随する行為というような見方が主流でございました。第一に、とりわけ中小企業におきましては取

引ロットが小さいということ、あるいは資本調達力が脆弱であるということもありますとして、物流に着目してこれを積極的に合理化、効率化

率化していく、という姿勢が必ずしも十分見られなかつたということ。第三に、これに加えまして、共同化という問題につきましては、共同事業の内容の決定に当たり個々の中小企業者の利害調整を

行う必要があるわけですが、それがなかなかうまくいかなかつたというような事情もあります。して今日に至つてはいるわけであります。

今回、私どもが法案審議をお願いいたしておりますこの法律というのは、まさに今ネットになっている幾つかの問題点に的確に対応しようという

ものでございます。例えば取引量が小さい、資金調達力が脆弱である、こういうような点に着目して、中小企業物流関係者が共同で物流・配達センターなどを建設し、流通の業務の効率化を進めていこうということを側面からバックアップしていく、こういうものであります。まさに今、中小企業者、関係者におきましては物流問題は重要な経営上の問題という認識が深まってまいりましたので、大変タイミングいい時期にこの法律を出させていただいていると我々は思っておりますし、この法律が制定されれば中小企業の物流効率化が大いに進展するものと期待をいたしているところであります。

○吉田達勇君 この法案を出されるに当たっての中小企業流通の実態の隘路というものをお示しになりましたで、それを解決するために物流・配送センターという構想の中で共同事業をもつて解決しようという骨子ということは何いました。

ただ、私が思いますに、今指摘があつた資金量が足らぬとか、あるいは小口のものがあるとか、こういうこともあります。日本的小売商慣習というものはまたそれなりの意味を持つてきんじやないかと思います。それは物を届ければいいというのじゃないんです。具体的な商品のやり方を言ふと、問屋の方から小売店に商品を持ってきましてそれでその商品を説明して十分納得のいくよう預かってもらう。場合によってはその商店の棚に自分自身が、問屋の者が並べる。POP広告ぐらいは書いてくれと言えば問屋の者が書くと。そういうことで、営業でやると同時にまた物を運んでやると。そして、そこの要望をまたファードバックしてメーカーの方に、商品開発に返していくと、こういう機能を現在の小売商業と問屋の関係といふものは維持しながら商売をやってきた。こういう点における今日の評価といいますか、そういうものを抜きにして、物だけばんと送つておいたと云ふことでは商売は成り立たぬと思うのであります。ですが、その辺についてはどうお考えでしょうか。

○政府委員(南学政明君) 先生御指摘のとおり、

我が国の流通の実態を見ますと、例えは卸売業者の関係者が配達の際に、あわせて営業活動を行ったり、陳列の手伝いをしたり、値札づけをやつたり、いろいろなきめ細かなサービスを行ってきていることは事実であります。現状を見ますと、人手、労働力不足といふようなどもありまして、なかなかこうしたきめ細かなサービスというのもままならないような現状に相なつてきているわけであります。

しかし、こうした取引先に対するサービスというのは大変重要なことであろうかと思ひます。このために、今御審議をいただいております法案におきましても、事業協同組合等が効率化計画を策定する際に取引の相手方の意見を十分聞くよう規定をしているところであります。例えば、小売商の意見を聞いてそれに対応していくようなそういうことを期待いたしてゐるわけであります。そして、こうしたことが行われ、物流面での効率化が行われますと、セールスマンはセールスマントとして特化いたしまして、その面でのサービスを從来に比べればより多くなすことが可能になるということも期待できるわけであります。そうした考え方方に沿つて私どもも適切な指導に努めてまいりたいと考えております。

○吉田達勇君 だんだんと近代化していく、合理化していくと、その過程でコストも低減をされながらサービスにつながっていくと、こういうことではあると思うんです。しかし、今私が指摘しておりますのは、そういう面にかからず、もう販売構造というか商売の構造そのものが変わるほど法案の提出でありますから、このことについては無視するということはないと思いますが、それがフォローされるのに、新しい制度の中で吸収できるのか、やや長期にわたる現在の体制の中のいいところを生かしながらやらざるを得ない部分があると思うんですね。そのところを画一的に私はならないのだと思いまして、商売のデリカシーというものは背景に厳然としてあるという認

識が行政の方になければ、私は生きた商業活動を指導できないんじゃないのかと思うんです。
やっぱり、共同化したけれども、自分のうちの自家用車は持ちたい、自分のうちの営業マンを走らせなければならぬ。緊急にちょっと持つて来いと言えば、ちょっと来いに用心しながら行かなければならぬという商完の実態をやっぱりいきなり抜きにはできないということになると、効率化一点張りでやれないのじゃないかと。ここのことろを、立派な法律です、決定版です、いいんですけど、いうことの自負はそれは私は評価いたしますけれども、そのところを全責任を持たれる者としての懐の深さ、読みの深さといふものをまず認識をしてお持ちいただきたいと思うのでござりますが、いかがでござりますか。

うものが準備されなければならぬ。かつて共同化事業等についても相当御腐心されたけれども、なかなか問題を残して、根本的には旧態依然たるものが多く残っているという現状ですから、そこのところの厚い支援策をどういう準備をしておられるのか、お伺いをいたしたいと思います。

○政府委員(春田尚憲君)ただいま御議論いただきましたように、この法案で想定しております共同配送センターは、各中小企業者の貨物の積みおろしでございますとか仕分け、あるいは値札づけとかラベル張り等の流通加工といった作業を行うための施設でございます。最近では、電子計算機や高度な物流機器を使用、設置することによりまして、これらの物流業務の効率的、システム的な機能を有する共同配送センターといったございません。

そこで、このような事業に必要な資金面での支援措置といたしまして、まず中小企業事業団によります共同利用施設等に対する低利融資の拡充を考えております。これは、これまで高度化融資というのがございまして、御承知いただいていると、思いますが、この融資比率を、これまで六五%ぐらいまでございましたのを七〇から八〇ぐらいまで上げていきたい。それからまた、中小企業金融公庫あるいは国民金融公庫によります低利融資制度の拡充、これも物流近代化資金貸付けてございますが、これを拡充していかなければなりません。付保限度額の別枠化ということで考えております。

こういったことで所要資金の調達の円滑化を図つてまいりますが、それ以前としまして、まず中小企業者がこれを始めようというときに予算措置といたしまして、調査をしたりあります。そして、たまたま申しまして、事業資金の確保、そしてまた税制といつたようになります。そして、たまたま申しまして、共同配送センターの減価償却資産に對しまして初年度百分の八の特別償却をいたすこ

ととしたいたいというようなことを、予算、金融面、税制面につきまして厚く手厚い支援をしていきましたこと存じております。

○吉田達男君 制度的な御準備をいたいたいことになると、一つの典型をもって想定すると、とかく張り等のコストが、運送コストといふことになりますが、実際にこれをやろうという関係でどうカバーされるか。こういうようなことを両にらみの中で、どちらを踏み切るかというこ

とについて経営者は判断をすると思うんです。

この法案の骨子は、配送センターを中心に共同化の事業を開拓するという仕組みのようございましてから、この配送センターの典型的なるものは、一体どのような機構で、どのような大きさで、物の流れ等々はどのように管理されるのか、そのことによる経費の節減はどういう形ではね返ってくるのか、その辺について御説明いただきたいと思います。

○政府委員(春田尚憲君)この法案で想定しております流通業務効率化事業と申しますのは、流通効率化に取り組むすべての中小企業者を想定しております。したがいまして、業種、地域、規模、さまざまでございまして、一概に申し上げること

ができないで大変恐縮なんですが、いずれにしましても、発注者と受注者が情報システムを通じて緊密に連携をとりまして、そして物の流れに応じて共同配送センターの中に必要な機材を配置してまいります。したがいまして、その機材が総合的、システム的にコンピューターを利用しながら運用していくことを考えておるわ

けでございます。

今申しましたように、なかなか地方部と大都市部、それから業種、その他、それぞれございまして、一概に申し上げられないでござりますので、一千坪ぐらいが一つのモデルケースでござります。三千坪ぐらいが一つのモデルケースでございましょうと思います。そして、これにかかります費用といましまして、用地費はちょっと除きまして、設備代といたしまして建物、設備でございますが、大体これまでの事例を見ますと十五億円から二十億円ぐらい。ですから、面積が一ヘクタールで、設備代が、建物を含めまして十五億から二十億円というような感じがモデル的に考えられるわけでございます。

○吉田達男君 そのような規模の事業ということになると、これは大変に取扱量も多くなければならぬ。一軒や二軒でやれるものじゃないですね。そうすると、例えば二十億円をペイするということについての総取扱量の金額ですね、経営比率で見ればいいわけですから、どのくらいなければならぬ。一つのセンターとしての機能が損益分岐点にいかないのか、その辺についての試算はどうなつているのか。

○政府委員(春田尚憲君)ただいま申し上げましたのは一つのモデルケースでございまして、もうさまざままでございますが、今具体的に先進事例が八戸の総合卸センター、それは東北地方の一つの地方都市の例でござりますが、これは非常に先進的な、モデル的な事例でござります。それからもう一つは、東京の近辺に、横浜にございますが、こういった横浜の先進事例で見ますと、年間取扱高が平成三年度で二百七十億円でござります。

○吉田達男君 そういう例の中でも実感を求めるながらやるわけでありますね。

この配達センターは、配達機能を持つわけでありますから、そのものが物を運ぶいわゆる運輸の仕事に部分的になると思うんですね。本来いますと、これをやるのは、法律の四条を見ると、効率化計画をやるのは事業協同組合になつています。だから、事業協同組合がやるんですから、今までA商店、B商店、C商店がそれぞれ車を十台ずつ持つてやつておった、それは自家用車ですか自ら自分の車でやつておった。効率化のためにセンターをつくって、一定の順路に従つて方面に効率よくするということになると車が半分で済む、こうしたことになれば経費の節減になります。三千坪ぐらいが一つのモデルケースでござります。三千坪ぐらいが一つのモデルケースでござります。

○吉田達男君 そういうと、この法律によると、十一条には「貨物運送事業法の特例」ということになつていて、事業協同組合の事業として貨物を集めるのは、自動車運送事業法といふことでやられるんですが、この運送物を集める方がありますね。これのことについて十一条にあります、貨物運送取扱事業法というのがある。取扱事業法で荷物を集め、そして運送事業法で物を運ぶ、こういうことに仕掛けが、仕組みがなつていて、業として。

ところが、この法律によると、十一条には「貨物運送取扱事業法の特例」ということになつていて、事業協同組合の事業として貨物を集めるのは、四条の効率化計画を認定すれば、これは特例として許可あるいは登録を受けたものとみなすと、この扱いになつておるんです。ということは、この運送システムからいうと、運送の仕掛けから

いうと、物を集める仕事については効率化計画で
あって、物を運ぶ仕事と物を運ぶ仕事と両方で
よろしいと、これはもう登録も許可もあつたもの
とみなすと、こういうふうにするのに、物を運ぶ
方はどうして、片方は特例をしてみなし、片方
は別に資格取得のための手続をしなければならぬ
ような青ナンバーになつておるのか、そこが
ちょっと私は理解ができないんです。

○政府委員(土坂泰敏君) 法律のことではございま
して、少しややこしくなつておつて本当に申しわ
けないのでござりますが、事業協同組合をつくり
て中小の荷主さんたちがお集まりになつて、ひとつ
つ積み合わせ輸送というか共同輸送をやろうとい
うようなことをお考へになる場合のことを申し上
げますと、そういう場合に個々の荷主さんがト
ラックに対しましてそれぞれその都度打ち合わせ
をしながら、では、わしとわしの荷物は一緒に積
み合わせてこつちへ運びましょうといってその都
度やるというのはなかなか大変でござります。そ
こで、間に立つ人がおりまして、その人が一括し
て荷主さんとトラックの方の間の取り次ぎをする、仲
介をする、一括してあの荷物をトラックと契約を
結ぶ、こういうやり方をすると荷主さんの方も手
間が省けますし、トラックの方もありがたいわけ
でござりますが、そういう取次事業と申しますの
は、そういう荷主さんの持つておられる荷物とト
ラックの間の運送の契約の仲介をする仕事でござ
います。

それで、さつき申し上げました荷主さんが組合
をつくって外部のトラックを使って共同輸送をや
る場合のことで申し上げますと、それじゃその仲
介の役を、すなわち取扱業を事業協同組合がやり
ましよう、そして構成員の荷主をトラックに仲介
します、配送センターをつくります、車両を買
ひひとつ便利なやり方である。そういうことになり
ますと、効率化計画の中で共同輸送というのをや
ります、配送センターをつくります、車両を買
ひますあるいは営業所をどうしますとかいろんなこ
とがありまして、その一つとして取扱業をや

ましようという話が出てまいります。そうすると、そういうものの全体を含んだ効率計画というのを出していただきまして、効率化計画として、効率化計画はこれでいいじゃないかということもあわせて全体の中を見ていいく。そうすると、その一環としてなるほど取扱業をちゃんとやれますかといふかどうかというのを総合的に見ていく。そして、全体として効率計画はこれでいいじゃなくして、全体の中で調整しながら私どもが見させていただけますかといふことでもあります。それで、全体として効率計画はこれでいいじゃないですか、十分やれますねと、いうことを私どもが認定するというときになれば、これは取扱業そのものもやれるということを認定したのと同じことだと思います。そういう意味で、効率化計画の認定をもつて取扱業の許可とみなすと、こういう取り扱いをいたしました。

そういうことでございまして、ちょっとややこしくて申しわけありませんが、そういう内容でございます。

○吉田達男君 協同組合法は、業者の列挙その他あって、相互扶助の精神に基づいて協同して事業を行うために必要な組織である、こういうことですありますね。相互扶助の精神に基づいて、組合員以外のよそから荷物を集めんじやなくて、自分たちの荷物を集めて組織的に組合員のために配達する、こういう仕掛けの中の効率化計画であれば認められると、こういうことなんですね。そうでしょう、取り扱いについては。

だけれども、それじゃ貨物を輸送する車両の方についてははどうして、この同じ協同組合法の精神に基づいて効率化計画を立てるのに、集めるのは集めろ、運ぶのは運輸省が認可をするトラックでなければならぬと、これはおかしいじやないか。これもともとは集めるのも運輸省の認可が必要んですね。要るんだけれども、協同組合法の精神に基づく組織ができる効率化計画の認定を受けたらみなすと言つて、片方では認めているわけですね。トラックの方だけはなんですか、それは通産省の側から言うと、荷物を集めて荷物をつくつてまとめて、運輸省さん仕事を下さいということでサービ

スをすることになるわけありますけれども、その認可を、この効率化計画の中では通算、運輸両ものも、今申し上げましたように荷主さんと運送事業者の間に立つて運送の取り次ぎをする仕事でございまして、これも他人の需要に応じて有償でやる場合は取扱業法で許可が必要ると、こうなっています。

今申し上げましたように、組合が取扱業をなさる場合は、本来何もしなければ取扱業法で許可をとつてやっていたかなきやいかぬわけですが、効率化計画全体の一部として取扱業をなさるという場合には、効率化計画全体を見るときに取扱業もチェックをしてみなすことにしておいたましよう」と、こういうふうになつておる。それで先生のお尋ねの、じヤトラックはどうした、トラックの実運送そのものはどうしたということになるわけですが、トラックの実運送も先ほど申し上げておるようなことでござりますので、基本的には、他の人の需要に応じて有償でやる場合はトラック事業に当たりますので、トラック事業法の許可が必要です。それをじやなぜ効率化計画の認定のときと一緒に見てしまつてみなさないのかということがボイントかと思いますが、実はトラック事業法といいますのは、いわゆる資格要件といいましょうか、業務をちゃんとやっていくるかどうかといふことのほかに、運行管理者をちゃんと持ちなさいとか、あるいは運行記録計を備えて運転手をどういうふうに管理しなさいとか、そういう安全関係の規制というのが非常に大きなシエラを占めておりまして、これは何というのでしょうか、トラック事業法の中で大変きめ細かくいつぱい規制がございますのですから、これを効率化計画の認定、効率化計画というのは本来やっぱり中小企業の流通業務全体をみんなで一緒に力を合わせてうまくやつないんです。もう一度。

でいこうということをお考えになつた計画でござりますから、その計画の認定の際にそういう安全関係のいろんな細かい規制まで、車両の整備まで含めまして一緒に見てしまうというのは大変難しくあります。

したがいまして、取扱業については、先ほど申しあげましたようなことで、そういう安全関係がございませんから、一緒に認定のときに許可といふことができるんですが、トラック事業法の場合には、残念ながらそこまでできませんでしたので別途許可を受けていただく、こういう取り扱いにさせていただいたということでございます。

○吉田達男君 人格が違うものを運送契約すれば、これは業としてやるんだと、こういう仕掛けはわかりますよ。わかりますが、そこが協同組合法の精神というものどう酌むかの問題だと思つんですね。あなたのおっしゃるところをもう一度法文に照らして言うと、効率化計画の認可は通産大臣と運輸大臣と両方にして求めておいて、また配達センターに設置される車の運送についてはこれは貨物自動車運送事業法に従つた認可を別にとつて、そうでなければ組合員の荷物は運ばれないと、こういうことになりますね。

○政府委員(土坂泰敏君) 組合が共同配送をなさる場合に、組合そのものがトラック運送をやる場合と、それから組合が外部のトラック事業を使う場合と二通りあるわけでございます。

外部のトラック事業を使う場合には、これは組合がトラック事業の許可をとるというような手続が必要でございません。それから、組合自身がトラック事業をやる場合も、組合の中にトラック事業者を入れて、組合の構成員としてトラック事業が入つてくる、つまり、端的に言えば荷主さんとトランク事業者と両方で組合をつくる、こういう場合がありますが、こういう場合も組合はトラック事業の許可をとる必要はございませんで、そのトランク事業者を使って輸送をする、こうなります。

りになつて、外部の人も使わない、中に組合員としてトラックも入れない、自分で新たにトラック事業をみずからやるんだという場合がこれは理論的にあり得るわけでございますが、そういう場合には何もしなければ基本的にまず許可を、トラック事業法の許可をとらなければいけない。これは本来認定に際してみなせば一番いいんですが、さつき申し上げたような安全関係の問題その他がありまして別途細かい規制もありますので、これはやむを得ず別の手続をとつていただき、こういうふうに整理をいたしました。

○吉田達男君 新たな運輸業者としての認可を協同組合がとるということをしなければ、組合としての配送センターの業務は遂行できない、そうでなければ既存の免許のあるトラック業者に委託すればいいんだと、こういう言い方ですね、あなたは。そういうことになると、この法律を配送センター中心に出された機構について、極めて疑い深い感じがいたします。新たにトラックの運送業者としての資格を取ろうと思うと、運送事業法の六条があり、それに基づく施行規則があつて、その二条なんかを読むと、それはとても厳しいことで、事務所の所在その他もありますが、格納施設ですね、自動車を入れておく施設とかあるいはその収容能力がどうあるとか、従業員のための福利施設だとか、あるいは特別な作業機器を持つ場合にはその能力だといろいろなことがあります、それを運転する運転者の資格に及んでも二種免許ですか、持たなければ運転できないんですね。

そういうことになると、初め中小企業庁から概括的な構造を伺つたときには、それは共同化してその荷物を運ぶんだと思つたんです。実際には、今言つたような運輸業者としての許認可を得るための段取りが膨大になりまして、また資金も膨大になりましたし、その上に配送センターとしての機能を持つものとして十億、二十億かけて、それで構造としては二重になると。こういうことになると、なかなか私は運用が難しくなつてくるんじやないかと思うんです。ここどころは再考を願い

たいのですが、取り扱いの方と同じように効率化計画の中で協同組合の仕事としての組合員の共同利用についてはこれはみなし規定で申しあげます。その法律は、もう一つの事業規制の面からすると必要なことでもございます。そう申しあげますと、必ずしも荷主さんのおつくりになつた組合が新たにトラック事業の許可をとつてやるということではございませんで、むしろ從来から、共同輸送をする前はやはり別のトラック事業を使いになつていることが多いのですから、そういう経緯の上で円満に積み合せ輸送をやっていきましょう。例は多いわけでございます。その例を見ますと、必ずしも荷主さんのおつくりになつた組合が新たにトラック事業の許可をとつてやるに反対の理由をおっしゃつておるんでしよう。今までのものをまとめて、中小企業者が荷をつくる例えば運転手とかの労働者の確保が難しい、こういう流通業界の状況というものと照らしてまことに反対の理由をおっしゃつておるんでしよう。今までも運転手とかの労働者の確保が難しい、こういう経緯の上で円満に積み合せ輸送をやっていきましょう。例は多いわけでございます。したがいまして、既存のトラック事業と契約をしながら積み合せ輸送をやつておられるという例が私どもの把握している限りでは非常に多いわけでございます。

○吉田達男君 これは、法律を提案したときの一環として積み合せ輸送なり共同輸送をやる、こういう例は多いわけでございます。その例を見ますと、必ずしも荷主さんのおつくりになつた組合が新たにトラック事業の許可をとつてやるに反対の理由をおっしゃつておるんでしよう。今までのものをまとめて、中小企業者が荷をつくるから、資格のある、許認可を受けたトラック業者にそれを任せればいいと。そうすれば、そつちの方の仕事で運転手が必要なんじゃありませんか。逆に中小企業の方はどうかと。中小企業の方は自家用車でもつて十台使つていなければ運転手をもう要らなくなるんだろう、任せればいいんだから。その場合に従業員はどうするかといふと、協同組合に入つて配達するんですよ。協同組合に入つて仕事をすれば失業しなくて済むんです。そうでしょう。これが、そういう形で運送業の資格のある者に全部任せるとということになると仕事は半分になります。恐らくは、配送センターの区分

だからそこを思うと、初めに私が言いましたように、得意さんに物を届けるというのは単に物を届けるんじゃなくて商売をやりながら届けてきた経過を、この制度によって切りかえようとするわけであります。商品知識も何もない方に移すと、しかし、今まで御商売に関係した人であれば応用取扱業についてはみなしたわけでございますが、トラックについては残念ながらやはりきちんと手続きをとつていただくことをお願いしたいというふうに思うわけでございます。

○吉田達男君 これは、法律を提案したときの一環として積み合せ輸送なり共同輸送をやる、そ

ういう例は多いわけでございます。その例を見ますと、必ずしも荷主さんのおつくりになつた組合が新たにトラック事業の許可をとつてやるに反対の理由をおっしゃつておるんでしよう。今までのものをまとめて、中小企業者が荷をつくるから、資格のある、許認可を受けたトラック業者にそれを任せればいいと。そうすれば、そつちの方の仕事で運転手が必要なんじゃありませんか。逆に中小企業の方はどうかと。中小企業の方は自家用車でもつて十台使つていなければ運転手をもう要らなくなるんだろう、任せればいいんだから。その場合に従業員はどうするかといふと、協同組合に入つて配達するんですよ。協同組合に入つて仕事をすれば失業しなくて済むんです。そうでしょう。これが、そういう形で運送業の資格のある者に全部任せるとということになると仕事は半分になります。恐らくは、配送センターの区分

といふふうに思います。それにも、それじゃ事業協同組合が自分でトラックをやるときに取り扱いと同じよう認定をもつてみなせという御趣旨は、これは先生の御指摘は十分よく理解ができると思いますよ。思いますが、結局は人数は減ります。減ったものは運送配達としての仕事じゃなくて首を切る、こういうことになるでしょう。運送業の方は、今は人が足りないから運送業が十分に荷主にこたえられないからこういうことをやるんだと言ひながら、運送業に任せればいいんだとかあなたは言つんでしよう。これは理屈が合わないですよ。

それからもう一つ。それにも、それじゃ事

業協同組合が自分でトラックをやるときに取り扱いと同じよう認定をもつてみなせという御趣旨は、これは先生の御指摘は十分よく理解ができると思いますよ。思いますが、結局は人数は減ります。減ったものは運送配達としての仕事じゃなくて首を切る、こういうことになるでしょう。運送業の方は、今は人が足りないから運送業が十分に荷主にこたえられないからこういうことをやるんだと言ひながら、運送業に任せればいいんだとかあなたは言つんでしよう。これは理屈が合わないですよ。

○政府委員(南学政明君) 土坂審議官が答弁いたしましたように、貨物自動車運送事業法の許認可というのは別途これは安全性とかそういう観点からとつていただかなければならないという法体系になつておりますが、私どもといたしましては、貨物運送取扱事業法の方は二重手続の排除という観点からみなし規定を入れていただきた、これは一步前進であろうかと思います。しかし、安全性の観点というような観点から別途の貨物自動車運送業法の方はやらずを得ないというのは、ぎりぎり運輸省との話し合いの結果そうせざるを得ないということを私どもも認識をいたしたわけあります。

現実に卸団地等を見てみますと、例えば八戸の卸総合センター、これは卸業者が貨物自動車運送事業法の許可をとつてみずからのために運送事業を行つております。また、神奈川のケースであります。これが外部のトラック業者に運送を委託するというようなことで効率化を行つておりますが、ケース・バイ・ケースでいろいろな対応の方があろうかと思ひますが、今回の法律、私どもは物流効率化のための一歩前進した措置であると、こういう認識を持つております。

○吉田達男君 それじゃ、今まで中小企業のその仕事をしていた人はどういうふうな流れの中に組み込まれるということになるんでしょうか。

○政府委員(春田尚慈君) 先生、この法案を私どもがそもそも考えましたその置かれた状況を御説明してまいりますが、その一番もとにございまるのは、物流にかかる中小企業者が、例えは配送をしていただけなくなるような、非常に深刻な経営状態に物流に関して追い込まれているという場合がある。あるいはまた、トランク業者も人手が足りなくて、配送を大変申しわけないけれども断らざるを得ないというような全体の物流をめぐる情勢の中で、とにかくそこでのところを打破しなければいかぬというところで、この法案を考えさせていただきたいわけでございます。

そういうことですので、まず物流の性格から申しまして、この法案は、荷主、卸、小売、それから製造業あるいは部品メーカー、こういったさまざまなかな中小企業者の連携を図つて、とにかく物の流れを円滑にしようという第一歩として考えたものでございます。そういうことでござりますので、あらゆる中小企業者がこれによって今抱えておる経営上の問題を解決できるようになると。そのもとは、相互に連携を図つてやっていくといふうこととで、御理解いただきたいと思います。

○吉田達男君 これが成功するかどうかは、御商売の人がこういう共同化によつてやろうということで、この法律の支援策その他恩典を十分活用す

るということで生きるのでありますね。そのポイントは、言われたような社会的な問題があるからうちがやろうということじやなくして、御商売といふものの動機は、やはり経費の節減になるとか、共同化することによって有利な面が商売上出てくるという、そこがポイントであります。

例えば、青ナンバーになつて、これは運送料金というのは決まっていますね、大体運送料金というのは業界で決まつてあるわけでしょう。私は、それは共同化によつて安くなると、だからコストがどうなるのかということを聞いたんですよ。コストが安くなるから、共同化して積載率を高めてそれで効率がよくなればコストダウンするんだと、こういうふうな仕掛けで話が進んできました。だけれども、既成の運送業者に委託するということになると決まつた料金を払うわけですから、そんなことだつたら別に共同化したりしてコストが安くなるという理屈も成り立たなくなるんじゃないかと私は思うんです。

片面、今日まで続いた営業の形態をぱつと急に変えるわけにはいかないですから、暫時は自分の自家用車も持つて営業をしなければならぬ。お客さんが納得いくようなアフターケアもしなければならぬ。新しい商品の説明や開発にも行かなければならぬ。販売店のコーナーは、それは販売店のものだけれども、問屋にとつてはそこのコーナーをどの業者がとるかということは血みどろの戦いですから、一つでもコーナーがふえるよう、相手の知らぬ間に商品をよけてまで置くような過当競争の中で熱心な商業活動をやつているわけですから、そういうものとの兼ね合いを一体どういうふうに見てやるのか。そんな難しいことを言わなかつたって、運送業者に委託するんだつたら、それは問題ないですよ。そんなことをしなくなつて、その仕掛けだから、こだわつて言つておるんです。そのつじつまが合わなければ、中小企業者の方も乗つてこないんじやないかと思うんですよ。

○政府委員（土坂泰敏君） もうちょっと説明をさせていただきたいのですが、今人手が足りないとか道路が混雑したとかいうようなことがあります。いろいろありますと、物流というか物の輸送を同じようにやるということがもう難しくなつてしましました。したがつて、この流通業務との効率化する。

トラックに関して申し上げますと、トラックというのは従来、自分で自分の車を持ちまして、自分の好きなときに、好きなだけ荷物を運んで、好きなところへ運ぶと、こういうやり方をして使うものでございました。そうなりますと、どうしても積載効率の低い場合もある。それが、今申し上げたようなことで、いろいろな壁にぶつかってきました。だから、一つのトラックに複数の人が積み合はせをする。どうせ皆さん同じ方角へ行くなら、Aさん、Bさん、Cさんの荷物を一ヵ所、つまり配達センターに一回集めて、それを方面別に仕分けて、こっちの方面の人はみんなこのトラックに一台に積み合わせましよう。そうすると積載効率が上がりますね。そうすると、人手不足だとか道路混雑だとか、そういう面からもプラスになる。そういうようなことをねらって、積み合わせ輸送というのをやろうとしているわけです。

したがいまして、ロットがまとまりますから、今先生が御指摘になりましたように、ロットがまとまるごとにによる単位当たりのコストダウンというようなことも期待できる。そういうようなメリットがあるて、積み合わせ輸送というのはおやりになりますのでございます。それを具体的に担当するのが、既存のトラック事業者であるのか、事業協同組合がみずから新しくトラック事業をやるのかという違いはござります。それはみずからやるか、他の者に頼むかということの違いでございします、いわゆる商売上のメリットというのは、今申し上げたように、いろいろな荷主さんの荷物を一ヵ所にセンターに集めて、方面別に仕分けして、一つのトラックに積み合わせて、積載効率を上げて、そして社会的な問題やコストダウンを図

る、そこにメリットがあつてやろうとするものでござります。

○政府委員(春田尚憲君) 追加的に補足的に申し上げたいと思います。

まず、物が運びやすくなるということ。それから、例えば卸売業は小売店がら、今おっしゃられましたよつに、商売上大変品ぞろえでありますとか棚に並べるとか、そういつた微細にわたつて高度なサービスを要求されている。これもまた、非常に共同配送センターによつてやりやすくなるといたことでござります。それから、荷主としましては、ロット、輸送量を大きくすることによりまして規模のメリットを利用できるということで、大型トラックを使えるようになりますし、あるいは大型トラックで配達していただけるようになりますから、規模のメリットが非常にきいてコストがダウンするというようなことがあります。

それからもう一点は、これは物流の方でござりますので、商流の方は、別途セールスマンが従来どおり飛び回りましてきめ細かなサービスをしてまいる。それに関連しまして既存の例を見ますと、例えば神奈川の例でござりますと、システム化できる部分はシステム化していく。しかし、これまでの非常にきめ細かなつき合いを維持しなければならない部分はこれまでどおり商流の部分を中心にしてそれなりに対応を続けていくという、過渡的な段階を踏んでおるという具体例で処理しておるようでござります。

○吉田達男君 もうこの問題については、押し問答でこれ以上こだわつてもしようがないので、まあおいて、次に行きます。

物を配達するというときに、間違いが間々あるんです。このことは商売にとつては大変であります。商品をホットコーナーに置こうと思つたのを競争相手に間違えて持つてしまふれわれたら、もう大変なことなんですね。それは、自分の商売の

責任でもつてやっているときにはそれで済むかもわからませんが、人様が間違えたら済まない。こういうことがあってはならぬが、そういうことがないようにするためにどういう手立てがあるのか。例えば、もうコンピューターによる間違いないシステムが一つのモデルとしてでき上がつて、これで間違いないと、こういうことになつているのか。あるいは職員がそういうことがないようきちっとした研修体制に入れるような措置はどう指導されるのか。組合としてのそういう事業等々については、どういうふうに配慮されて準備があるのか等についてお答えをいただきたい。

○政府委員(春田尚徳君) ただいま御指摘いたしましたとおり、検品の問題というのは大変重要な問題でございまして、この検品を非常に精度の高いものにするあるいは小売店の店頭で長々と検品をしなくとも済むようにする、これもこの流通業務効率化事業の非常に大事な点でございます。

そのためには、今おっしゃられましたように、物流業務の情報化に当たりまして、物流は製造、販売の取引と密接に関連しておりますため、同一の得意先や仕入れ調達先を持つことの多い同業種の中小企業者の共同による物流対策におきましては、ともするとお互いの取引内容が相手に知られてしまうのではないかという懸念が生じがちでございます。そこで、この点につきましては特に慎重な配慮を行い、物流を共同化する場合におきましても、個別事業者の取引内容がその意に反して他の事業者に知られることがないように工夫を行うことが重要と考えております。

このようないかくの取引内容のセキュリティについて具体的な工夫の仕方につきましては、個別の共同事業の内容によりましてさまざまであろうと思

います。例えば本法案の事業に該当する共同物流事業を実施いたしました卸団地組合の例を見ますと、構成員たる卸売業者の取引内容が他の業者に知られることのないようになつてしまいます。例えば、受発注

配達情報のデータ送信は各利用者別、端末機別にデータを格納いたしまして他企業のデータを取り出せないようにしておる、あるいは商品単価が記載された伝票類は封筒に入れ密封して商品とともに一緒に運送し、商品は段ボール箱におさめで配達し、種類や個数がわからないようにする、

そしてまた、VAN事業を初め共同配送に携わる事業者に対しましては守秘義務を徹底するといつ非常に長い経験の中から工夫を凝らしておるところでございます。こういったことが参考になると思われます。

○吉田達男君 その仕事に従事される人の福祉の、福祉というか研修施設とか福祉の施設とか、あるいはそういう新しい作業環境なんかについてどういうふうに指導される予定なのか、この辺もあわせてお尋ねをいたしたい。

もう一つ、時間がなくなりましたから。そういうようなことをして、結局今年度の事業計画では法が通れば何ヵ所ぐらいこれをやろうという計画

なのか。既にそういう希望が上がつておるのか。あるいはこういうようなものいきなり申請をして効率化認可を受けるまでには相当な調査が必要ですが、そういうようなものに対しては支援はどうなつて、どのくらいやる予定なのか、あわせてお尋ねいたします。

○政府委員(南学政明君) 流通業務効率化を進めるとおりまして、流通業務に従事する労働者の立場に基づく視点も忘れてはならないと私どもは考えております。すなわち、実際に流通業務を行う労働者がいかに負担が少なく、快適に作業を行うことができるかという点も配慮することが、流

通業務効率化を実効あるものにするために非常に重要であろうかと思っております。また、流通業務の効率化を行うことによりまして魅力ある職場ができますれば、結果として労働力の確保にも資するわけであります。

このようないかくの認識に立ちまして、中小企業者が労働時間の短縮あるいは職場環境の改善といった観点に

も十分配慮しながら事業を推進することを私どもとしては期待をいたしておりますが、行政の立場といたしましても、この法律の施行に際しまして、労働者の立場が十分配慮されるよう配慮していく考えであります。

また、本法案が成立した場合に、どの程度の事業協同組合等がこの効率化事業を推進しようとしているかという御指摘であります。通産局等の調べによりますと、現在約三十の卸団地がこの法

律に基づきまして流通業務の効率化のための事業を計画していると、卸団地以外にもいろいろあるわけでありまして、全事業協同組合あるいは社団法人全体を含めますと、五十ぐらいのものがこうした効率化計画を推進したいという希望を持って

いるやう伺っております。実際にどういう助成措置を今年度講じていくかは、その事業の進捗状況に応じて対応をしてまいりたいと考えております。

○吉田達男君 最後に、やっぱり法律そのものの受けた印象では、なかなかという感じでありますから、それは手を挙げてくるのは期待が多いとい

うことだと思います。せつかく成功させてもらいたいと思いますが、初めての調査ですね、調査をしなければならない。これはコンサルタントも入れなきやならぬし、市場調査もしなければならぬし、あるいはそのものをまとめようと思ったら相当な費用もかかるし、そういうようなことについてはどういう支援があるのか。

最後に、大臣にお尋ねいたしますが、この法律を成功させようということは、今出た新しい法でありますから、相当いわば関係者の合意が必要かと思う。組合員たるもの、お得意さんのやり方が

ちょっと変わりますよと、あるいは協同組合としてそれを切り回していく場合の業務のあり方等についてでは、事前の相当の完全合意がなければトラブルのもとなつてしまふんではないかという懸念をいたします。

この法律を軌道に乗せるということになれば、最大の注意を払いながら、また厚い支援策が必要

かと思います。これから関係者の皆さん方にこの法律の趣旨を十二分に理解していただいて、せつかく御審議をいただいてこれから通していただい

たときは、この法律の趣旨が十分に生かされるようには努力していくのは当然のことであります。

○国務大臣(渡部恒三君) 先生おっしゃるとおりでございます。これから関係者の皆さん方にこの法律の趣旨を十二分に理解していただいて、せつかく御審議をいただいてこれから通していただい

たときは、この法律の趣旨が十分に生かされるようには努力していくのは当然のことであります。

○櫻井規順君 私は、運輸委員会の理事を務めております社会党・護憲共同の櫻井規順でござい

○櫻井規順君 いすれにいたしましても、荷主サイドに立ちます通産省、それからこの商工委員会のサイドからもこの実情というものをひとつごらんいただきまして、流通業務効率化という本法の審議に当たって御配慮をいただきたいというふうに思うわけであります。

労働省さんありがとうございました。まだいっぱいあります、一応これでやめておきます。

次に運輸省さんに、運輸業の労働者の定着率の問題であります、今どんなふうにごらんになつてありますでしょうか。今のような地場の中小のトラック輸送会社が多いわけであります。手の輸送会社でも定着率に対しては大変な問題が起きておりますし、特にトラック運転手というのは若年労働者が求められているわけであります。が、この定着率についていかがでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) その点に関しまして、ちょうど全日本トラック協会が昨年行った調査があるわけでございますが、それによると、トラックの運転手はいわゆる離職率といふんでどうか、年間にやはり二〇%の方が職を離れていかれるという実態が出ております。また、ちょっと前になりますが平成一年に、同じく全日本トラック協会が行った調査によりますと、これはアンケート調査でございますが、トラック運転手の五五%の方はやはり将来他の職種に転職をしたいとお考へになっているという、そういう調査結果が出ております。

○櫻井規順君 本法の背景の問題でございますが、いろいろと物流の制約要因といふものが深刻化してきている。第一に、通産省の方も本法の説明の中で労働力不足を挙げておりますし、道路混雑あるいは環境問題、多頻度小口化等々、ニーズの高度化の問題を挙げておられます。この本法によつて労働力不足あるいは私ども運政審の答申では魅力ある職場づくりという提起をしているわけであります、端的に言つてこの面にどういうふうにこたえるものになりますでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) この法律によりまして

流通業務効率化が推進されることを我々としては大いに期待をしているわけであります。具体的に申しますと、この共同配送センターをつくることによりまして、一連のコンピューターの導入によって自動化された機械等が導入される、あるいは配達面でも非常に効率化される、こうしたことになりますと業務の効率化が図られ、労働者に對する負担が軽減されるというような効果が期待されます。また、共同配送センターの設置に際しまして、私どもとしては、卸売業者等が福利厚生施設を建設するとかいろいろなことに配慮していくことを期待いたしておりますので、魅力ある職場づくりに大いに貢献できるのではないか、このように考えております。

○櫻井規順君 今度は、業としての陸上貨物輸送業、トラック業者にとってこの法律はどういうメリットがありますでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) いわゆるトラック業者の立場から見ましても、人手不足なり道路混雑といふのは大変厳しい状況でございまして、従来のよくなやり方で道路輸送というものをやっていくことにはもうできなくなつていてるわけでございます。したがいまして、こういう法律の支援を受けながら道路輸送の効率化を図つていく。端的に言いますと、積み合わせ輸送によつて積載効率を上げる。

実例で申し上げますと、東京の埠留地区で一つ積み合わせ輸送をした実績があるわけでございまが、これによりますと、トラックの配送回数は三割減少いたしておりますし、省力化効果も二割であると聞いておりまして、そういう意味でこの法律で支援を受けながら積み合わせ輸送をやつて行くということは、トラック事業者にとって結構な効果があるわけでございまして、私どもが把握している限りではこれが一番多いわけでございます。

ただ、それじゃ今後どういうパターンが望ましいということになりますと、これは必ずしもそれが望ましいというようなことはございませんで、それは事業協同組合がどういう荷主さんがお集まりになって何をやりたいのかということになると、それは事業協同組合がどういう荷主さんがお集まりになつて何をやりたいのかということになりますと、卸売業者が共通した納品先である百貨店、チャーンストアに向けての配達業務を共同で行つて物流センターを設置しまして、集荷から保管、流通加工、出荷までを一元化する事業が一つモデル的に考えられると思います。あるいは、先ほど土坂審議官の方からございましたが、トラック業者がそれをやつていただくのが一番いいというふうに考えております。

○櫻井規順君 この辺は通産省の方はいかがであります。やつぱり、一定の指導方針を持って臨

ターンの問題であります。それで、これからトランク事業者と荷主業者でつくるパートナー、それから荷主業者でつくるパートナー、そして業態としては特徴としてどういう業態に当たつて、幾つかこうしたもの、実績として事業協同組合化が実現しているというふうに思うわけであります。現状で今実現している協同組合のパターンはどの形が一番多いでしょうか。そして、本法では指導方向としてどういうパターンを求めておられるのか、そこら辺いかがでしょうか。

○政府委員(土坂泰敏君) 事業協同組合をつくつて効率化をやつしていくときにはいろんなやり方があるわけでございますが、トランク事業者とのかわりで見ると、先生が今仰せになりましたように、バターンは三つに分けることは可能だと思います。

それで、現実にまた行われているいわゆる積み合わせ輸送の例を見ましても、今仰せになりますと、これは私ども必ずしも全部を把握しているということが言い切れない面がござりますが、私どもが承知している範囲では、トラック事業者が自分で集まつて組合をつくつて荷主さんとお話ををして積み合わせ輸送をやつしていくという例が二〇件ほどございまして、私どもが把握している限りではこれが一番多いわけでございます。

ただ、それじゃ今後どういうパターンが望ましいということになりますと、これは必ずしもそれが望ましいというようなことはございませんで、それは事業協同組合がどういう荷主さんがお集まりになつて何をやりたいのかということになりますと、卸売業者が共通した納品先である百貨店、チャーンストアに向けての配達業務を共同で行つて物流センターを設置しまして、集荷から保管、流通加工、出荷までを一元化する事業が一つモデル的に考えられると思います。あるいは、先ほど土坂審議官の方からございましたが、トラック業者がそれをやつていただくのが一番いいというふうに考えております。

○櫻井規順君 この辺は通産省の方はいかがであります。やつぱり、一定の指導方針を持つて臨合が、各構成員から組み立てを行つております親

企業への出荷を一括して行うために、輸送業務を運送業者に委託してルート出荷を実施する事業といったさまざまな形態がモデル的にも考えられると思います。

○櫻井規順君 問題は運賃のどちら方ですか? それとも、物流、運送業の運賃という問題は、荷主のサイドから見ますと、これは安ければ安いほど流通合理化になるわけですが、我が国の場合には、この答申にありますように、物流サービスは商品であるという業者の間の認識も、これのさまざま

な手続といいましょうか? コスト計算、伝票の処理の問題一つ、あるいは輸送方法の問題等々からこの物流サービスが商品であるという認識が非常に欠けるわけですが、この指導というものは非常に大切だというふうに思うわけであります。問題は、適正運賃を荷主と物流業者との間でどう形成するかという指導が非常に大切なつくるというふうに思うわけであります。

御案内のように、運輸省は届け出運賃になつております。今、届け出運賃と実勢運賃というのが乖離の現象が生まれているわけであります。これは、取引の間で届け出運賃を上回つたり下回つたりすることは、届け出運賃の制度そのものからしてあるわけであります。この運賃というものを適正に決めていく上において本法の実施の過程で、特にこれは通産サイドにお伺いしたいわけであります。が、配慮している問題はどうでしょうか。

○政府委員(春田尚憲君)

ただいま先生から御指摘いただきましたとおりでございまして、これまでは我が国の物流、特に中小企業の物流の場合に、生産、販売に付随するコストと、生産、販売に付随する業務というふうに見られております。あるいはまた、これまでの長いつき合いの中で、どうしてコストを度外視して対応しなければならぬというようなことが中小企業の物流の場合に特徴的にございまして、しかし、やはりそういう情勢でもだんだんなくなつてまいっておりますので、この物流コストというものをはつきりと把握しよ

うということを先般の産業構造審議会、中政審の答申でもいたしました。現在鋭意勉強を進めているところでございます。

○櫻井規順君 先ほど吉田委員が触れましたように、本法の一条で「貨物運送取扱事業法の特例」を設けてみなし事業者というものをこの協同組合に与えるわけであります。実際にみなし事業者として特例を付与するに当たって、運輸省運輸局並びに知事の方で一定の判断を下すわけであります。

問題は、この取扱事業法施行規則第二条の「貨物運送取扱事業の適正な運営の確保等」、この指導精神というものを徹底をさせないと、このみなし事業者——そのみなし事業者のパターンにもよりますけれども、これが完全に運送事業者でない事業者である場合があるわけですから、その運送事業者との間で適正運賃を決める場合に、重大なやっぱり問題が発生する可能性があるわけであります。この施行規則第二条の趣旨徹底と

いうものをどういうふうになさるつもりか、いかがでしようか。

○政府委員(土坂泰敏君)

大変大事なことを仰せになつておるわけでございますが、施行規則の第二条は、今お話をありましたように取扱事業といふものは実運送事業の正常な運営を阻害しないようについてのことです。これは貨物運送取扱事業法の国会での御質疑を通じて、そういうことをきちんとやるようについてこれが求められたことにに対応して定められたものでござります。

本法の十一条で、新しく取扱業の資格をお取りになつて取扱業をおやりになる、そして実運送といふんな格好で折衝をなさる、そういう立場に立たれる方に対しましては、やはり取扱事業としてやつていただく以上は、法律のこの趣旨を十分理解していただくことは非常に大切であるというふうに私はも思います。したがいまして、この法律が成立いたしました場合には、いろいろ説明もしたいと思いますが、こうい

うおきましてこの法律の具体的な運用をするに当たりましては、今仰せになりました点について十分趣旨の徹底を図るように指導することにいた

と思います。

○櫻井規順君 その場合に大事なのは、この共同物流・配送センターという事業、とりわけその事務所——そのみなし事業者のパートナーにもありますけれども、トラック事業者と荷主業者と共同でつくらなければなりませんが、みなし事業者として荷主業者だけでもつくるこの協同組合のあり方に、かなり物流サイドから見ますと問題が起きやすくなります。問題は、こうした事業協同組合をつくる場合に、原則的にと言ふと言葉はきついですけれども、トラック事業者が協同組合に入るような指導を、地域にしろ、業種にしても、業態にしても推進を願いたいというふうに思うわけであります。この辺の指導方針といいますか、それを堅持願いたいと思いますが、いかがでしようか。

○政府委員(土坂泰敏君)

大変大事なことを仰せになつておるわけでございますが、施行規則の第二条は、今お話をありましたように取扱事業といふものは実運送事業の正常な運営を阻害しないようについてのことです。これは貨物運送取扱事業法の国会での御質疑を通じて、そういうことをきちんとやるようについてこれが求められたことにに対応して定められたものでござります。

本法の十一条で、新しく取扱業の資格をお取りになつて取扱業をおやりになる、そして実運送といふんな格好で折衝をなさる、そういう立場に立たれる方に対しましては、やはり取扱事業としてやつていただく以上は、法律のこの趣旨を十分理解していただくことは非常に大切であるというふうに私はも思います。したがいまして、この法律が成立いたしました場合には、いろいろ説明もしたいと思いますが、こうい

うおきましてこの法律の具体的な運用をするに当たりましては、今仰せになりました点について十分趣旨の徹底を図るために指導することにいた

と思います。

○櫻井規順君 次に、基本指針の策定に当たって配慮願いたいことがあります。

○櫻井規順君 基本指針策定の中で、四項目目でしたであります。その文字どおり配慮すべき事項として、効率化促進に当たって、労働時間の短縮を初め職場環境の改善について配慮するという配慮事項、これをぜひ盛り込んでいただきたい。

○櫻井規順君 次に、時間がないので恐縮ですが、実際に事業協同組合が計画作成を行う段階において、働き手の問題が重要でござりますので、関係の労働組合、労働者の意見を反映するということ、なかなか該当するところはないかもしれません、あるところについてはきちっとそういう御配慮をいただくということ。

○櫻井規順君 それから、流通コストの適正化の支援に当たっては、時間短縮と職場環境に要するコストについて十分配慮するというふうなこと、こういう点を基本指針の「配慮すべき重要事項」としてぜひ盛り込んでいただきたいと思うわけであります。これがでしようか。

○政府委員(南学政明君)

先ほどもお答えいたしましたが、流通業務効率化を進めるに当たりましては、労働者の立場というのを十分配慮していくべきことは私たちとしても当然であろうかと考えております。こうした認識に立ちまして、中小企業者自身が流通業務の効率化を図るに当たりまして、労働時間の短縮であるとか職場環境の改善等に努めていくものと私どもは期待をいたしております。

ただ問題は、先生が御心配のように、それでは荷主だけで組合をつくって、それが取扱業などの資格を取った場合に、実運送との関係がちゃんとくべきではないだろうかと思います。

ただ問題は、先生が御心配のように、それでは荷主だけで組合をつくって、それが取扱業などの資格を取った場合に、実運送との関係がちゃんとくべきではないだろうかと思います。

業務の効率化を促進しようとするものであります。基本指針にもあくまで流通業務効率化自体に関する事項を記載していくべきものと考えております。

しかし、先ほど申し上げましたように、こうした面に各中小企業者が配慮をしていくということは極めて重要でありますので、行政いたしまして、法案の第十四条第二項に「認定計画に係る流通業務効率化事業の適確な実施に必要な指導及び助言を行う」ということが明記されておりますので、必要に応じて所要の指導、助言を行つてしまりたいと考えております。

○櫻井規順君 労働時間の問題をとらえてみましたが、これはもう荷主と輸送業者との協力が不可欠であるわけであります。

それで、荷主と物流業者の協力の具体的な問題として荷主側の指導をひとつ通産省の方に求めた場合も、これはもう荷主と輸送業者との協力が不可欠であるわけであります。

そこで、荷主と物流業者の協力の具体的な問題として荷主側の指導をひとつの通産省の方に求めた場合も、これはもう荷主と輸送業者との協力が不可欠であるわけであります。例えは、今の三K労働といふ実態を解消するにおきましても、こういう点を配慮すると大分前進するわけであります。一つは、トラックが荷主のところに来ました庭先の待機時間がいふうものを短縮する指導あるいは出荷時間というのをある程度スケジュール化、定期化するというふうなこと、あるいは計画的に、おのずから同じですが、配車を要請するというようなこと、あるいは日曜、祝日、土曜日の出荷を抑制するというふうなこと、具体的に荷主側に協力を求めたことはいっぱいあるわけでござります。もちろん、荷役等の機械化あるいは製品の包装の一貫化セーションの推進等々あるわけであります。

特に、庭先待機時間あるいは出荷時間、配車要請、日曜、祝日の抑制、こういう点での御指導を求めたいわけでありますか、いかがでしようか。

○政府委員(春田尚憲君) 先生ただいま強調され

ました庭先待機時間、これは非常に検品の問題と

も深くかかわつておる問題だというふうに理解し

ております、その問題を解決しようといふこ

ともこの法案の流通業務効率化事業の非常に大き

なねらいでございます。八戸のセンターの場合などには検品のミスの率を一万分の三ぐらいまで縮めることができたといふ具体的な事例がございまして、そうしますと、庭先でほとんど検品することができるとなく入荷できるというようなことでございまして、そういったことをもろもろこの法案はねらつておるわけでございます。

それからまた、先生おっしゃいました取引の観点からの問題でございますけれども、これも平成一年の産構審の答申以来、最近では独禁法のガイドラインに至りますまで、先生おっしゃったように趣旨を体しまして銳意通達を発出し、あるいはその後の調査をいたすという形でもってフォローしておるところでございます。

○櫻井規順君 これは運輸省と通産省の共管の法律になり仕事になつていくわけであります。運輸の適正価格を決めていく上でなすべき作業といふ問題は、非常に大きな問題があるといふうのは非常にたくさんあるといふうに思つてあります。今の一貫パレチゼーションといふうの統一の問題、こうした問題について、通産運輸の間で具体的なガイドラインといいましょうか、そういうものを前進させていただきたいといふうふうに思つてます。もちろん機械化の問題あるいは情報の統一の問題、こうした問題について、通産運輸時間の短縮、それを閣僚級の懇談会をつくつて対処すべき時期に来ているといふうに思つてあります。ですが、ぜひ実現をいただきたいといふうに思つてますが、いかがでしようか。

どうぞ、そういう意味で物流産業の労働者の労働時間の短縮、それを閣僚級の懇談会をつくつて対処すべき時期に来ているといふうに思つてあります。ですが、ぜひ実現をいただきたいといふうに思つてますが、いかがでしようか。

最後に所信を聞かせていただきまして、私の質問を終わります。

○政府委員(麻生源君) 物流の効率化を図ります場合には、今御指摘がございましたように、荷主側とそれからいわゆる物流業者との間での連携が必要不可欠であります。これがうまくいきませんと、積載効率の向上とかあるいは合理的な配達といふようなものが困難ないといふことがございまして、さらには、今非常に重要な面をおきます情報化の促進、あるいは規格化といふこともうまくいかないといふことがございま

す。

したがいまして、私ども通産省いたしまして

は、もちろん各産業ごと、これは荷主になるわけ

でございますが、それと物流業者との連携の促進

がござりますが、非常に期待しております。

○国務大臣(渡部恒三君) 今御指摘の物流問題関係閣僚懇談会を政府に置くべきか否かについて

は、今後の関係省庁の具体的な対策推進の過程で

政府全体として検討していかなければならぬと

思います。いずれにしても、この施策の実施に當たっては、先生御指摘の労働力の問題、極めて当面する重大な問題でござりますから、関係省庁間の緊密な連携のもとにこれを強力に推進していく

なければならぬと考えております。

○広中和歌子君 大臣、OECD閣僚会議御出席

御苦勞さまでございました。さぞお疲れでござ

ましたでしよう。

五月十八日、十九日、パリで開催されましたO

ということにつきましては、産業の実態に応じましてこれを図るよういろいろ形で指導してまいりたいと思いますし、また、それに当たりましては運輸省さんの方とも十分連絡をとつて当たつていきたいというふうに考えておる次第でございま

す。

○櫻井規順君 時間がなくてまことにどうしようもないですが、通産大臣、貨物運送事業の労働者の労働時間というのは全く最悪な事態、それから内航海運の方もこれまた大変なもので、抜群とにかく悪いわけであります。これは果たして二十世紀まで働き手がもつかどうかと。それに本法が挑戦をいたしまして、全般的な労働条件の改善になりますが、いずれにいたしましても、これは労働省あるいは農水省あるいは建設省、経済企画庁、非常にかかわる問題で、総合的に立てないと、これ運輸サードだけではとてもできない実情であります。

どうぞ、そういう意味で物流産業の労働者の労働時間の短縮、それを閣僚級の懇談会をつくつて対処すべき時期に来ているといふうに思つてあります。ですが、ぜひ実現をいただきたいといふうに思つてますが、いかがでしようか。

最後に所信を聞かせていただきまして、私の質問を終わります。

○国務大臣(渡部恒三君)

先生御指摘のよう

に

OEC

D閣僚

理事会

におきまして、日本に世界の景

気の牽引役を期待する声が強かつたと報道されております。コミュニケーションの骨子にあります。大きな黒字国は内需強化を念頭に置くべきであると明記されております。これは事実上日本を対象に内需拡大策をどのような形で我が国に取り入れる

政策をお持ちなのか、そしてことし七月の先進国

のサミットに向けましてどのような具体策を提示

できるのか、まずその点について伺いたしま

す。

○國務大臣(渡部恒三君)

先生御指摘のよう

に

OEC

D閣僚

理事会

におきまして、日本に世界の景

気の牽引役を期待する

声が強かつたと報道されております。これは事実上日本を対象に内需拡大策をどのような形で我が国に取り入れる

政策をお持ちなのか、そしてことし七月の先進国

のサミットに向けましてどのような具体策を提示

できるのか、まずその点について伺いたしま

す。

○國務大臣(渡部恒三君)

先生御指摘のよう

に

OEC

D閣僚

理事会

におきまして、日本に世界の景

気の牽引役を期待する

声が強かつたと報道されております。これは事実上日本を対象に内需拡大策をどのような形で我が国に取り入れる

政策をお持ちなのか、そしてことし七月の先進国

のサミットに向けましてどのような具体策を提示

できるのか、まずその点について伺いたしま

す。

○國務大臣(渡部恒三君)

先生御指摘のよう

に

OEC

D閣僚

理事会

におきまして、日本に世界の景

気の牽引役を期待する

声が強かつたと報道されております。これは事実上日本を対象に内需拡大策をどのような形で我が国に取り入れる

政策をお持ちなのか、そしてことし七月の先進国

のサミットに向けましてどのような具体策を提示

できるのか、まずその点について伺いたしま

す。

○國務大臣(渡部恒三君)

先生御指摘のよう

に

OEC

D閣僚

理事会

におきまして、日本に世界の景

気の牽引役を期待する

声が強かつたと報道されております。これは事実上日本を対象に内需拡大策をどのような形で我が国に取り入れる

政策をお持ちなのか、そしてことし七月の先進国

のサミットに向けましてどのような具体策を提示

できるのか、まずその点について伺いたしま

す。

○國務大臣(渡部恒三君)

先生御指摘のよう

に

OEC

D閣僚

理事会

におきまして、日本に世界の景

気の牽引役を期待する

声が強かつたと報道されております。これは事実上日本を対象に内需拡大策をどのような形で我が国に取り入れる

政策をお持ちなのか、そしてことし七月の先進国

のサミットに向けましてどのような具体策を提示

できるのか、まずその点について伺いたしま

す。

○國務大臣(渡部恒三君)

先生御指摘のよう

に

OEC

D閣僚

理事会

におきまして、日本に世界の景

気の牽引役を期待する

声が強かつたと報道されております。これは事実上日本を対象に内需拡大策をどのような形で我が国に取り入れる

政策をお持ちなのか、そしてことし七月の先進国

のサミットに向けましてどのような具体策を提示

できるのか、まずその点について伺いたしま

す。

○國務大臣(渡部恒三君)

先生御指摘のよう

に

OEC

D閣僚

理事会

におきまして、日本に世界の景

気の牽引役を期待する

声が強かつたと報道されております。これは事実上日本を対象に内需拡大策をどのような形で我が国に取り入れる

政策をお持ちなのか、そしてことし七月の先進国

のサミットに向けましてどのような具体策を提示

できるのか、まずその点について伺いたしま

す。

○國務大臣(渡部恒三君)

先生御指摘のよう

に

OEC

D閣僚

理事会

におきまして、日本に世界の景

気の牽引役を期待する

声が強かつたと報道されております。これは事実上日本を対象に内需拡大策をどのような形で我が国に取り入れる

政策をお持ちなのか、そしてことし七月の先進国

のサミットに向けましてどのような具体策を提示

できるのか、まずその点について伺いたしま

す。

○國務大臣(渡部恒三君)

先生御指摘のよう

に

OEC

D閣僚

理事会

におきまして、日本に世界の景

気の牽引役を期待する

声が強かつたと報道されております。これは事実上日本を対象に内需拡大策をどのような形で我が国に取り入れる

政策をお持ちなのか、そしてことし七月の先進国

のサミットに向けましてどのような具体策を提示

できるのか、まずその点について伺いたしま

す。

○國務大臣(渡部恒三君)

先生御指摘のよう

に

OEC

D閣僚

理事会

におきまして、日本に世界の景

気の牽引役を期待する

声が強かつたと報道されております。これは事実上日本を対象に内需拡大策をどのような形で我が国に取り入れる

政策をお持ちなのか、そしてことし七月の先進国

のサミットに向けましてどのような具体策を提示

できるのか、まずその点について伺いたしま

す。

○國務大臣(渡部恒三君)

先生御指摘のよう

に

OEC

D閣僚

理事会

におきまして、日本に世界の景

気の牽引役を期待する

声が強かつたと報道されております。これは事実上日本を対象に内需拡大策をどのような形で我が国に取り入れる

政策をお持ちなのか、そしてことし七月の先進国

のサミットに向けましてどのような具体策を提示

できるのか、まずその点について伺いたしま

す。

○國務大臣(渡部恒三君)

先生御指摘のよう

に

OEC

D閣僚

理事会

におきまして、日本に世界の景

気の牽引役を期待する

声が強かつたと報道されております。これは事実上日本を対象に内需拡大策をどのような形で我が国に取り入れる

政策をお持ちなのか、そしてことし七月の先進国

のサミットに向けましてどのような具体策を提示

できるのか、まずその点について伺いたしま

す。

○國務大臣(渡部恒三君)

先生御指摘のよう

に

OEC

D閣僚

理事会

におきまして、日本に世界の景

気の牽引役を期待する

声が強かつたと報道されております。これは事実上日本を対象に内需拡大策をどのような形で我が国に取り入れる

政策をお持ちなのか、そしてことし七月の先進国

のサミットに向けましてどのような具体策を提示

できるのか、まずその点について伺いたしま

す。

○國務大臣(渡部恒三君)

先生御指摘のよう

強めていかなければならない、こういう方向で会合が進展していったことは大きな進展であったと思います。

ただ、私は、共同コミュニケーションの場では、そういうことで環境と貿易、それから貿易と競争といったようなことで、経済の競争力というものはやはりみずから努力によって、それぞれの国が一生懸命頑張ることによって世界全体が進展していくことであって、日本が黒字が多いからといって、それだけの理由でどうこう言われるものではない。ということはきつちりと申し上げてまいりました。

日本経済が九一年度は辛うじて三%の実質成長を維持できた理由としては、外需依存型への再転換を行つたからではないかといふに言われております。九二年度の政府見通しの三・五%の成長は果たして可能なのかどうか、経済企画庁の御判断はどうかということを伺いたいわけです。

ども、先ほど申し上げた経常収支の増分五百六十億ドル、そのうち貿易は四百三十六億ドルの増分ですけれども、この貿易の大部分を実は説明するわけでありますので、今の三つの要因というのには、国内の景気減速が外需依存度を高めた要因そのものではないということをございます。ただ、非常に技術的なことでございますが、GNP統計では投資用金の輸入の増減というのは輸入のところに入っていますので、これが減少するという形でGNP上の外需依存度というのは高まりますけれども、実態的には今のようなことだということであります。

それからついでに、通関ベースの数量ベースで

本が自由に貿易をすることによって今日の豊かな繁栄を築き、今またほとんどの先進国が赤字で苦しんでおるとき、日本が一千億ドルを超すところの黒字、また先進国のほとんどが失業に苦しんでおるとき、日本が今日ほどんど失業という言葉が聞かれないような現実、これはやつぱり嚴酷な事実でありますから、日本が世界に対して、日本だけがいいんだからあとはおれの知つたことかといふことは世界に通ずるものではありません。我が国の自主的な判断で、他から要請されてどうこうということではなくて、せっかく今アメリカもまたヨーロッパのそれの国々も景気を導き直

導いていくための経済企画庁または通産省のお考えをお伺いしたいと思います。

○政府委員(吉田勝君) 最初に、外需依存のお話を申し上げてみたいと思います。

九一年度の我が国の経常収支というのは、前年度の三百三十七億ドルから九百一億ドルへと五百四十四億ドルもふえたわけであります。これをやらんになられて多くの方々が、日本経済の九一年度の外需依存度は高まつたのじゃないかといふふうにおっしゃられますけれども、実際に黒字増大の内容を見ていただきますと、次のようなものでほとんどが説明されるということです。

見ましても、減速に伴つて輸出がどんどん輸入の数量よりも伸びていくというようなことは、各四半期ごとを追つていきました。今までのところはその動きは出ておりません。したがつて、結論を申し上げますと、国内の景気の減速と外需依存度の高まりといふ間には今回は直接の関係が見られない、貿易黒字の増大は先ほどのようなかなり特殊な要因によつている、かつ一時的であるということがわかりますので、今後の貿易黒字の動向は今のような水準がどんどん膨らんでいくというよくなことには必ずしもなつていいないといふことが、そこから出てくる結論の一つでござります。

前年同期に比べて二けたの伸びになりますのでそれも最終需要を相当支えるということで、在庫調整というのはそういう幾つかの最終需要の強さで支えられて秋口には完了するのじゃないかといふ見込みで、その後回復のテンポが高まれば三・五%の達成も不可能ではないというふうに見ております。

○広中和歌子君 貿易黒字の原因というのはよく説明していただいてわかったわけですけれども、その解消の面につきましてはどうなんでしょう。か。このまま放置しておいていいものなんでしょうか。

○委員長(岩本政光君)　この際、委員の異動について御報告いたします。
本日、櫻井規順君が委員を辞任され、その補欠として穂山篤君が選任されました。
そうしております」、アジアの国々は今大きく躍動に向かって飛躍をしようとしておるところなんですから、そういう世界経済全体を頭の中に置きながら、我が國のやはり責務はみずから判断によつて果たしていかなければならぬというのが私の考え方であります。

第一が投資用金の輸入の減少であります。これは全く融取引でござりますけれども、IMFベースではオーナーシップが移りますと貿易勘定に記録するという約束事になつておりますので、ブリヨンが出資額が上昇している部分というのが相当にござります。円高自身は九一年度は九〇年度に比べると円高になつてゐるわけですから、その影響であります。それから三番目は、原油価格の下落です。

三・五%の成長をさとということですけれども、これはまだ新年度が始まつたばかりということがあります。それからもう一つは、在庫調整が今非常に激しい形で行われております。

ただ、この在庫調整をずっと長引かせる要因といふのは最終需要が弱い場合でありますけれども、その最終需要を見ていくと、まず第一は住宅の伸びではないかと思います。この住宅は、既に一・三月期には前期に比べまして住宅着工件数があえているわけであります。前期の百三十万戸という年率から百四十万戸前後の年率にふえているということですから、これはやがて実

二・五、六%ということになりますので、このナ
百一億ドルとは大体そのようになりますので、ブ
ラザ合意前後のGNP比四・五%前後というもの
に比べると相当落ちてきているということが一つ
であります。したがつて、そういうものを評価い
たしましてIMFでもOECDでも、現在の黒字化
水準が国際的な金融不安を呼んだり、そういうう
き口的な撃乱要因になるとは思えない、かつ世界
的な資金不足の中での程度の黒字であれば、ま
えって世界の資金不足を緩和しているのじやない
かという評価もあるぐらいですのと、これ以上今度

○広中和歌子君 どうもありがとうございました。

による部分であります。
この三者を足しただけで、計算によりますけわ

際の住宅投資にあらわれてまいります。それから、先ほども渡部通産大臣からもありましたように、

り大きく膨張していかない限りにおいては特別のマクロ経済政策が要請されるということは比較的

は非常にうまくいってきた方ですから、日米構造協議のようすに今後いろいろの国と協議して、我が国の経験なり知恵で役立つことがあつたらば貢献しましようということで、それぞれの国が競争力を強めるための構造改善事業にこれは努力しなければならないという考え方。

すけれども、これも二十年前は我が国は、国内の問題として公害問題が大きく取り上げられたわけですけれども、当時、公害が大事か、経済あるいは開発が大事かということで大きな議論が行われましたけれども、我が国の国論は、結局開発も大事であるし、もちろん公害対策は快適な、愉快な生活を守つていくために大事だ。いずれも大事な、しかしこれは相反する可能性のある問題をいかに両立させるかが政治であるという知恵の中で、これを技術の開発ということで産業界の皆さんも国民の皆さん方も努力をして、この国の中では、二十年前富士山が見えなかつた、青空が見えなかつた東京が、今天然ガスの導入によつて青空が見え、富士山がくつきり見えるようになったわけです。今後は、こういう我々の過去の経験や知恵を、世界的な規模でこれから議論されなければならぬ環境問題にどう役に立てていくか。それがその次の問題になるわけですが、これが何か金のことだけで議論されているのは、私は非常に後々に災いを残すことになるので、やはりみんながそれぞれ知恵を出して努力をする。

先般、私は中国に行つて中国の最高首脳の人たちと話をしまいましたけれども、当然開発途上国も今の先進国に負けない豊かな生活をしていくためには、工業を発展させなければなりません。工業を発展させていくためには、エネルギーを大量に消費しなければなりません。しかし、それが

先般 私は中国に行つて中国の最高首脳の人たちと話をしまして、当然開発途上国も今の先進国に負けない豊かな生活をしていくためには、工業を発展させなければなりません。しかし、それが量に消費しなければなりません。しかし、それが一切環境問題関係なしにやつたら世界は大変なことになり、地球はもう将来つぶれてしまうわけでありますから、やはりそれぞれの国が環境問題を真剣に考えて経済発展ということを考えなければならぬ。

具体的な例で言えば、中国で火力発電所を、脱硫装置を取り入れないで、ただコストだけ安いからといって、そこへ運んで貢献する。これが日本の火力発電所にはできる限り脱硫装置をつけて、空気汚染を汚さないようにしてもらいたい。それには、我々が酸性雨の技術ができるだけ役立てていただけるならば、供いたしましょう。そのためいろいろの必要なことがあります。これは当然のことながら協力をしなければなりません。

ですから、これから地球規模の環境問題は、初めにお金ありますということではなくて、これから先進国も開発途上国も力を合わせて、この美しい自然を我々の子孫の後々の代まで残していくためにはお互いどういう役割があるか。やはり途上国の方々さんはまず自助努力というものを優先して、そしてこれをこのことを環境を守るためにやらなければならないという計画を立てていただき、その計画に対しても、我々の過去の経験なりあるいは技術なり、そして必要な場合はODAもあるわけですし、やはり我々で協力すべき面があれば資金的な援助もしなければならないということで、これは非常に今後の世界が仲よく、しかも皆が豊かになっていくために大事なことです。

私は、さういう通産省にも環境対策本部というものを設置して、これからは過去の二十年間我が国が産業界の人たちとともにやつてきた経験と知識と技術を国際的に役立たせていただこう、それにはやはり環境とエネルギーと経済成長と三位一体になつてこれから努力していくなければならぬと思います。それにはやはり技術というものが非常に大事だ、こういうことで進んでまいりたいと思っております。

○広中和歌子君 どうもありがとうございました。

日本の世界への貢献というのが問われている中で、日本にとって一番ふさわしい貢献というのは、私はやはり環境問題ではなかろうかと思います。ぜひ通産省が日本の国内においてそうした面での

リーダーシップを發揮していただきことを今後とも期待いたします。また、中小企業対策についてお伺いいたします。

今ゆとりと豊かさが志向される中で、中小企業は、人材難、人材確保、労働時間短縮等で大きな試練に立たされております。中小企業庁は企業振興のため諸施策を講じておりますけれども、最近の景気の後退で中小企業の体力がどの程度かということが問題になるわけです。まず、最近の景気動向と中小企業が抱えている問題点についてお伺いしたいと思います。

〔委員長退席、理事松尾官平君着席〕

○政府委員(新闘勝郎君) 我が国経済の全体を見ますと、個人消費は基調として堅調にしておりますもののこのところ伸びが鈍化をしておりますし、また在庫調整の動きから鉱工業の生産が停滞傾向で推移しておりますなど、現在経済は調整過程にございまして、景気の減速感が一般にはあるわけでございます。こうした中で、中小企業の景気を見てみると、生産、出荷の停滞傾向でありますとか、あるいは在庫の積み上がり、利益の減少傾向などありまして減速をしておりまして、中小企業者の間に景気に対する弱気な見方が広まっているところでございます。

こうした状況の中で、去る三月三十一日には政府として緊急経済対策を決定いたしました。その中で、中小企業分野につきましても、中小企業の金融対策、それから下請中小企業対策などを柱としたきめ細かな中小企業支援策を講ずることとしているところであります。また、これらと軌をいたしまして、四月一日には公定歩合の引き上げが行われたところでございます。今後とも、私どもこうした緊急経済対策でありますとか公定歩合引き下げの効果を見きわめながら、引き続き小企業の景況等を注視してまいる所存でございます。

〔理事松尾官平君退席、委員長着席〕

○広中和歌子君 こういう難しい中で、特に人材不足といううんでしょうか、待遇が余りよくないところですが、それが不足が非常に多くなっているわけですが、そういうようなことがあるんではないかと思いますけれども、その点についてはいかがでございましょうか。

○政府委員(南学政明君) 中小企業は、御指摘の中でも、大企業と比べましていろいろな面で条件がよくなかったり、人が集まらないと、そういう意味で非常に事態は深刻に推移してきたわけあります。最近の景気の減速過程の中でや労働力需給も持ち直しているや見えますが、中長期的に見ますと、一九九五年をピークとして我が国のお産年齢人口は減少していくことは明らかでありますし、この労働力不足問題というのは、現在のみならず今後とも、将来とも我が国の中小企業にとって大きな問題であると認識をいたしております。

こうした事態の中で、中小企業が人を集めていくためにはどうしても魅力ある職場を建設していくことが基本的であります。昨年、国会でもつて中小企業労働力確保法という法律をつくっていただきました。私どもは、この法律を柱といたしまして、今、中小企業が労働時間の短縮をするために省力化投資をやつたり、あるいは福利厚生施設を充実したり、職場環境を改善したりする、そういう動きを側面から支援して魅力ある職場づくりに努め、ひいては労働力確保に努めていきたい、このように考えているところであります。

○広中和歌子君 現状について、労働省、どのような分野で時短が非常に困難になっているか、実際の労働時間、特に中小企業においてはどのような現状であるかお話しいただきたいと思います。また、今おっしゃられたように労働力不足ということがある中で時短など不可能だといったような

具体的な例で言えば、中国で火力発電所を、脱硫装置を取り入れないで、ただコストだけ安いからということでつくられたんでは、やはり酸性雨が日本にもやってくることになる。これらの火力発電所にはできる限り脱硫装置をつけて、空気汚染を汚さないようにしてもらいたい。それには、我々の技術ができるだけ役立てていただけるならば協力を供いたしましよう。そのためいろいろの必要なことがあります、これは当然のことながら協力をしてなければなりません。

ですから、これから地球規模の環境問題は、初めにお金ありきということではなくて、これから先進国も開発途上国も力を合わせて、この美しい自然を我々の子孫の後々の代まで残していくためにはお互いどういう役割があるか。やはり途上国の方々はまず自助努力というものを優先して、そしてこれをこのことを環境を守るためにやらなければならないという計画を立てていただき、その計画に対して、我々の過去の経験なりあるいは技術なり、そして必要な場合はODAもあるわけですから、やはり我々で協力するべき面があれば資金的な援助もしなければならないということです。かになつていくために大事なことです。

私は、きょう通産省にも環境対策本部というものを設置して、これからは過去の二十年間我が国が産業界の人たちとともにやってきた経験と知恵と技術を国際的に役立たせていただこう、それにはやはり環境とエネルギーと経済成長と三位一体になつてこれから努力していくしかなければならぬといい、それにはやはり技術というのが非常に大事なことです。こういうことで進んでまいりたいと思っておられます。

リーダーシップを發揮していただきことを今後とも期待いたします。また、中小企業対策についてお伺いいたします。

次に、法律の中身に入っていきたいと思いますけれども、まず中小企業対策についてお伺いいたします。

今ゆとりと豊かさが志向される中で、中小企業は、人材難、人材確保、労働時間短縮等で大きな試練に立たされております。中小企業庁は中小企業振興のため諸施策を講じておりますけれども、最近の景気の後退で中小企業の体力がどの程度かということが問題になるわけです。まず、最近の景気動向と中小企業が抱えている問題点についてお伺いしたいと思います。

〔委員長退席、理事松尾官平君着席〕

○政府委員(新関勝郎君) 我が国経済の全体を見ますと、個人消費は基調として堅調に推移をしておりますもののこのところ伸びが鈍化をしておりましますし、また在庫調整の動きから鉱工業の生産が停滞傾向で推移しておりますなど、現在経済は調整過程にございまして、景気の減速感が一般にはあるわけでございます。こうした中で、中小企業の景気を見てみると、生産、出荷の停滞傾向でありますとか、あるいは在庫の積み上がり、利益の減少傾向などありますて減速をしておりまして、中小企業者の間に景気に対する弱気な見方が広まっているところでございます。

こうした状況の中で、去る三月三十一日には政府として緊急経済対策を決定いたしました。その中で、中小企業分野につきましても、中小企業の金融対策、それから下請中小企業対策などを柱としたきめ細かな中小企業支援策を講ずることとしているところであります。また、これらと軌を一にいたしまして、四月一日には公定歩合の引き下げが行われたところでございます。今後とも、私

〔理事 松尾官平君退席、委員長着席〕

○広中和歌子君 こういう難しい中で、特に人材不足といううんでしょうか、待遇が余りよくないとするわけですが、その充足が非常におくれているというようなことがあるんではないかと思いますけれども、その点についてはいかがでございましょうか。

○政府委員(南学政明君) 中小企業は、御指摘の中でも、大企業と比べましていろいろな面で条件がよくなかったことで人が集まらないと、そういう意味で非常に事態は深刻に推移してきたわけあります。最近の景気の減速過程の中でや労働力需給も持ち直しているや見えますが、中長期的に見ますと、一九九五年をピークとして我が国の生産年齢人口は減少していくことは明らかでありまして、この労働力不足問題というのは、現在のみならず今後とも、将来とも我が国の中企業にとって大きな問題であると認識をいたしておられます。

こうした事態の中で、中小企業が人を集めにくためにはどうしても魅力ある職場を建設していくことが基本的に重要でありまして、昨年、国会でもって中小企業労働力確保法という法律をつくりていただきました。私どもは、この法律を柱といたしまして、今、中小企業が労働時間の短縮化をするために省力化投資をやったり、あるいは福利厚生施設を充実したり、職場環境を改善したりする、そういう動きを側面から支援して魅力ある職場づくりに努め、ひいては労働力確保に努めていきたい、このように考えておるところであります。

○広中和歌子君 現状について、労働省、どのような分野で時短が非常に困難になっているか、実

リーダーシップを發揮していただきことを今後とも期待いたします。また、中小企業対策についてお伺いいたします。

今ゆとりと豊かさが志向される中で、中小企業は、人材難、人材確保、労働時間短縮等で大きな試練に立たされております。中小企業庁は企業振興のため諸施策を講じておりますけれども、最近の景気の後退で中小企業の体力がどの程度かということが問題になるわけです。まず、最近の景気動向と中小企業が抱えている問題点についてお伺いしたいと思います。

〔委員長退席、理事松尾官平君着席〕

○政府委員(新闘勝郎君) 我が国経済の全体を見ますと、個人消費は基調として堅調にしておりますもののこのところ伸びが鈍化をしておりますし、また在庫調整の動きから鉱工業の生産が停滞傾向で推移しておりますなど、現在経済は調整過程にございまして、景気の減速感が一般にはあるわけでございます。こうした中で、中小企業の景気を見てみると、生産、出荷の停滞傾向でありますとか、あるいは在庫の積み上がり、利益の減少傾向などありまして減速をしておりまして、中小企業者の間に景気に対する弱気な見方が広まっているところでございます。

こうした状況の中で、去る三月三十一日には政府として緊急経済対策を決定いたしました。その中で、中小企業分野につきましても、中小企業の金融対策、それから下請中小企業対策などを柱としたきめ細かな中小企業支援策を講ずることとしているところであります。また、これらと軌をいたしまして、四月一日には公定歩合の引き上げが行われたところでございます。今後とも、私どもこうした緊急経済対策でありますとか公定歩合引き下げの効果を見きわめながら、引き続き小企業の景況等を注視してまいる所存でござります。

〔理事松尾官平君退席、委員長着席〕

○広中和歌子君 こういう難しい中で、特に人材不足といううんでしょうか、待遇が余りよくないところですが、それが不足が非常に多くなっているわけですが、そういうようなことがあるんではないかと思いますけれども、その点についてはいかがでございましょうか。

○政府委員(南学政明君) 中小企業は、御指摘の中でも、大企業と比べましていろいろな面で条件がよくなかったり、人が集まらないと、そういう意味で非常に事態は深刻に推移してきたわけあります。最近の景気の減速過程の中でや労働力需給も持ち直しているや見えますが、中長期的に見ますと、一九九五年をピークとして我が国のお産年齢人口は減少していくことは明らかでありますし、この労働力不足問題というのは、現在のみならず今後とも、将来とも我が国の中小企業にとって大きな問題であると認識をいたしております。

こうした事態の中で、中小企業が人を集めていくためにはどうしても魅力ある職場を建設していくことが基本的であります。昨年、国会でもつて中小企業労働力確保法という法律をつくっていただきました。私どもは、この法律を柱といたしまして、今、中小企業が労働時間の短縮をするために省力化投資をやつたり、あるいは福利厚生施設を充実したり、職場環境を改善したりする、そういう動きを側面から支援して魅力ある職場づくりに努め、ひいては労働力確保に努めていきたい、このように考えているところであります。

○広中和歌子君 現状について、労働省、どのような分野で時短が非常に困難になっているか、実際の労働時間、特に中小企業においてはどのような現状であるかお話しいただきたいと思います。また、今おっしゃられたように労働力不足ということがある中で時短など不可能だといったような

状況もあるんではないかと思ひますけれども、いかがでございましょうか。

○説明員(鈴木直和君) 今お尋ねの労働時間の現状でござりますが、平成三年度の労働時間の現状を見ますと、全産業では二千六時間、これは三十人以上の事業所でございますが、そういった実態になつております。その中で、やはり業種別にいろいろな差がございまして、例えば運輸・通信業、こういったところでは二千五百三十三時間、あるいは建設業では二千百四十七時間、こういったことでいろいろな産業別の格差がございまして、残業時間が長いところも結構ございます。

それから同時に、規模別の動向を見ますと、同じように規模計では二千六時間でございますが、その中で例えば五百人以上では二千十七時間になつておりますが、五一十九人規模では二千二十六時間ということで、規模別には余り大きな差はございません。ただ、その中身を見ますと、大きいところでは、完全週休一日が普及しておりますが、所定労働時間は短い、その反面残業時間が長いという実態にございます。中小企業では、逆に所定労働時間が長いんですが、残業時間が短い。結果としては、そつ大きな差はないということになつております。ただ、総体として中小の方が労働時間が長いというような傾向はあるといふふうに認識しております。

こうした動向がござりますので、私どもとしては、やはり業種別、規模別、そいつたきめ細かな対策をやつしていくことが必要であろうというふうに考えております。例えば、労働時間が長い業種につきましては、建設業とか道路貨物運送業、そういうたとこでは労働時間短縮のための指針というものを行政と業界が一緒になつてつくつて、これをもつて時短を進めていこうと、そんな取り組みをしております。また、中小企業につきましては、やはり個別の企業ではなかなか時短が難しい、こういう現状がございます。ですから、中小企業、これを組織化してもらってその中で集団として時短に取り組んでもらう、そしてそのた

めのいろいろな支援をする、そういう形で労働時間短縮のための対策を推進しているところでござります。

これから景気の減速という中で、なかなか難しい問題も生じるというふうに考えておりますが、さらに一層対策を強力に推進していきたいというふうに考えております。

○広中和歌子君 私の調べたところによりますと、物流業界においては二千八百時間を超えているというふうに聞いてるんですけども、それは事実でございますか。もうそれは大変なことですけれども。

○説明員(鈴木直和君) 先ほど申し上げましたのは、建設業の三十人以上の事業所でございます。ですから、小さい事業所等を含めますと、やはりもうちょっとと長くなるという認識は持っておりますが、二千八百時間になるというふうな認識は持つております。ただ、いずれにしても、小規模のところではなかなか難しい問題がございますが、そこら辺を中心に対策を強化してまいりたいというふうに思つております。

○広中和歌子君 多分オーバータイムを含んでい るんでしようか、そちらの数字は入つているんで すか、入つていなんですか。

○説明員(鈴木直和君) 所定外労働時間を含めた 総労働時間でございます。

○広中和歌子君 ああそうですか。
いずれにいたしましても、非常に機動性とか利便性が高い自動車輸送が物流全体に占める割合が多くなり、トラックの運送業者は非常に過密な労働を強いられているようございますが、本法案が入りまして、これは物流の効率化を促進する内容というふうに理解しておりますけれども、実施されることで運輸業界を始め小売業、卸売業の中企業にどのような具体的なメリットがあるの

そういう点についてお伺いいたします。

○政府委員(南学政明君) 本法の施行に伴いまして、共同物流センター等が設置され流通業務の効率化が実を結びますと、私どもはいろんなメリットが出てくるんじゃないかと思います。

まず、コンピューターにより一連の流通業務が計画的、システム的に処理され、これによつて荷役作業を自動化する物流機械が導入されることに相なるかと思いまし、また、立体自動倉庫とか自動仕分け装置等で貨物商品が整然と保管、出荷され、入荷されるというようなことになります。

現実にそつた労働時間の短縮に結びつくよう、我々としてもできるだけの配慮をしてまいりたいと思います。また、配送センター内の職場環境の改善等にもつながつていくことが期待されますし、魅力ある職場づくりができるのではないか、このように考えておるわけであります。

こうしたことで物流コストが現実に低下した場合、それが消費者物価にどのように反映されるか、それは個々の取引の実態に応じてどうなるかといふことであります。消費者物価に反映して価格が安くなることを我々としては期待はいたしておりますが、現実の姿というのは経済、それぞれの取引の実態に応じて決まつていくものと認識をいたしております。

○広中和歌子君 かなりの投資も期待されるわけですね。特に、コンピューター情報ネットワークにつきましては、これから始まつばかりでかなりの問題もあるんじやないかと思ひますけれども、卸と小売の商品管理、なかなか私はすばらしくつておらずませんけれども、その投資額といふんでしょうか、非常に大きいものになるんじやないかと思ひます。どうなんでしょうか。それで、特にこ

うしたソフト面で働くシステムエンジニア、そうした人材確保ですね、かなりの高給を払わなければ來もらえないんじやないかというような気もするんですけども、そういう対応も含めましてどのような実態があるのか、お伺いいたします。

○政府委員(春田尚憲君) 御指摘のとおりございまして、ただいま申しましたように、大企業の場合には自力でそういうものに取り組んでおるわけですが、中小企業の場合には、今申し

ましたような数百万のデータを前にするという感じでございまして、大変難い問題でございました。

そこで本法案では、これまでにも中小企業施策の中で情報化の促進のために大変手厚い優遇措置を行ってきておるところでございますが、この法案におきましても、中小企業事業団によります高度化融資を利用できるようになりますとか、そういう形で情報化を積極的に推進してまいる所存でございます。

もう一点のこの問題は特に御指摘いただきまして、人材育成、人材というものが大変重要な要素を持つておりますので、中企業が流通業務の効率化を推進いたしますために、事業運営のノウハウや物流コストの算定方法を含めまして、広い意味で情報全般につきましての人才を育成することが重要であると承知しております。

このため こういつた先ほど申しましたように
予算措置をしております一方、一つは中小企業大
学校というものが中小企業事業団にございまし
て、全国に今七つ、七校動いておりましてこの秋
には八つになりますけれども、そのすべての中大
企業大学校におきまして中小企業の経営者にこう
いった技術面の支援をしていきたい、研修を行つ
ていきたいと考えております。それからまた、都
道府県に公設試験研究機関というものが全国で百七

十ほどございますが、そこにおきまして中小企業者が共同で、物流機器や物流システムに関する研究開発を行うことにより、技術者の育成を行う事業も始めてまいりうと考えております。

○広中和歌子君 これが卸業者間とそれから小売業者間とを結ぶことによつて、非常に垂直的な結びつきも広がるし、また同業者間の水平的な連帯感も高まるというようなことで、いい面はいっぱいあると思うのでござりますけれども、今までばらばらにやつってきたことを一つに結ぶということはどうなんでしょうか。中小企業といふとイメージとしては非常に独立した事業者といったようなイメージが強いので、こういう人たちが仲よく同

○政府委員(春田尚慈君) 確かに御指摘のとおり、これまでこういった共同化によります物流の効率化がなかなか進まなかつた原因といたしましては御指摘のような問題がございますが、しかし、最近の経済的・社会的な情勢変化の中で、物流業者も中小企業者もいよいよやねばならないというところでこの法案のニーズになつてきておるわけをございます。

そこで、特に中小企業者の場合には今おっしゃいましたような独立性が大変強うござりますので、お互いの取引内容が相手に知られてしまふんではないか、特に情報化の場合にはそういうた間題点があるうかと思います。そこで、この点につきましては特に慎重な配慮を行いまして、物流を共同化する場合におきましても、個別事業者の取引内容がその意に反して他の事業者に知られることのないよう工夫を行うことが必要でござります。

このような取引内容のセキュリティにつきましての具体的な工夫の仕方というものは、先ほど申し上げておりますけれども、幾つかの先進事例がございまして、そこで長い間かけましていろんな経験の中から工夫を積み上げてきておるわけをございます。その一つといいたしまして八戸の総合卸センターの例が私ども大変参考になると思つるのでござりますけれども、これを幾つか御紹介申しあげますと、受発注、配送情報のデータ送信は他の企業が取り出せないよう、各利用者別端末機にデータを格納しておきますとか、あるいはVAN事業を初め共同運送に携わる事業者に対しましては守秘義務を徹底する等々、さまざまな配慮、工夫をしておるところをございまして、こういったところを十分参考にして慎重に指導してまいりたいと思います。

○政府委員(春田尚慈君) 確かに御指摘のところ、これまでこういった共同化によります物流の効率化がなかなか進まなかつた原因といたしましては御指摘のような問題がござりますが、しかし、最近の経済的・社会的な情勢変化の中で、物流業者も中小企業者もいよいよやらねばならないということでこの法案のニーズになつてきておるわけでございます。

そこで、特に中小企業者の場合には今おっしゃいましたような独立性が大変強うございますので、お互いの取引内容が相手に知られてしまふんではないか、特に情報化の場合にはそういうた間題点があるうかと思います。そこで、この点につきましては特に慎重な配慮を行いまして、物流を共同化する場合におきましても、個別事業者の取引内容がその意に反して他の事業者に知られることがないよう工夫を行うことが必要でございま

このような取引内容のセキュリティにつきましては、具体的な工夫の仕方というものは、先ほど申し上げておりますけれども、幾つかの先進事例がございまして、そこで長い間かけましていろんな経験の中から工夫を積み上げてきておるわけですがございます。その一つといいたしまして八戸の総合卸センターの例が私ども大変参考になると思うのでござりますけれども、これを幾つか御紹介申しあげますと、受発注、配送情報のデータ送信は他の企業が取り出せないよう、各利用者別端末機にデータを格納しておきますとか、あるいはVAN事業を始め共同運送に携わる事業者に対しましては守秘義務を徹底する等々、さまざまな配慮、工夫をしておるところでございまして、こういったところを十分参考にして慎重に指導してまいり

ちよと視点を変えまして、ジャスト・イン・タイムの方式について伺いたいんですけれども、これは自動車などで始まつたらしいんですねけれども、工場と、それから半製品、半加工品などをつくる下請工場との間においてジャスト・イン・タイム方式の輸送方式が使われてかなりになつて、それがまさに小型多頻度化して、多くの問題も生んでいるんではないか。特に、交通機関、道路、交通の問題なども生んでるんではないか。そういうようなことで、このジャスト・イン・タイムに関するお考えを伺わせていただきたい、メリット、デメリットについて。そして、これをどのような形で指導していくか。そのメリットがあるんであれば、やはりいい部分だけ残していく必要があるんだろうと思しますけれども、この点につきまして伺いたいと田中委員からあります。

○政府委員(麻生漸君) ジャスト・イン・タイムでござりますが、これは流通全般を考えます場合には大きく三つの要因によつて起つてきているものと考えております。

第一は、消費者の所得水準が非常に高まつてしまつて、消費者ニーズが非常に多様化しておるということであります。それから第二番目は、生産段階でございますが、これは非常に生産技術が進歩いたしまして、多品種のものを少量生産しながら効率的にやっていくという技術が確立してきておるということでございます。また三番目には、小売の末端のところでは、典型的にはPOSでございますけれども、市場の動向、在庫の動向、これを非常に迅速かつ微細に把握できるというところになつてまいりました。

これらの三つの要素がお互いに重なりますと、これは、その消費者のニーズの動向を非常に敏銳に反映いたしまして受発注が頻繁に行われる。また、それに対応した生産が行われて、それに対応

ちょっと視点を変えまして、ジャスト・イン・タイムの方式について伺いたいんですけれども、これは自動車などで始まつたらしいんですけども、工場と、それから半製品、半加工品などをくる下請工場との間においてジャスト・イン・タイム方式の輸送方式が使われてかなりになつてゐるわけでございます。それを最近ではスーパーとかコンビニエンスストアが、あるいは各種外食事業なども使うようになり、さらに自動車輸送の輸送需要というんでしようか、それがまさに小型多頻度化して、多くの問題も生んでいるんじゃないのか。特に、交通機関、道路、交通の問題などもものでいるんではないか。そういうようなことで、このジャスト・イン・タイムに関するお考えを伺わせていただきたい、メリット、デメリットについて。そして、これをどのような形で指導していくか。そのメリットがあるんであれば、やはりいい部分だけ残していく必要があるんだろうと思いますけれども、この点につきまして伺いたいと申します。

には大きく三つの要因によって起つてきで、いるものと考えております。

第一は、消費者の所得水準が非常に高まつてまいるとして、消費者ニーズが非常に多様化しておるということです。それから第二番目は、生産段階でございますが、これは非常に生産技術が進歩いたしまして、多品種のものを少量生産しながら効率的にやっていくという技術が確立てきておるということです。また三番目でございまして、小売の末端のところでは、典型的にはPOSでございますけれども、市場の動向、在庫の動向、これを非常に迅速かつ微細に把握できるというところになつてしましました。

これらの三つの要素がお互いに重なりますと、これは、その消費者のニーズの動向を非常に敏感に

してまた輸送も非常に多頻度化していくことになります。このメリット、デメリットでございますが、今申し上げましたように「このメリット」という点は、これは何といいましても、根底は消費者ニーズに対応していくということの結果、いろんな工夫が行われてこれになってきておるということでござりますから、確かに時代の一つの革新の流れの方向であるということが言えるわけでございます。ただ、デメリットという点から申し上げますと、今御指摘がございましたように、多頻度小口配送ということが物流負担ということになってきておるというところでございます。特に問題の多いのは、非効率なその場の思いつきのような発注なり輸送が行われるということがこの物流負担を大きくしているということであろうと考えております。このため、今後の私どもの対策の方向でございますが、大きく三つ考えておるわけでございまして、第一は、基本的には事業者の努力が不可欠なんでございますけれども、政策的には、やはり物流面におきまして、生産段階では末端の部分での情報化に対応した十分な情報化が行われていなさい、その結果、非常に効率の悪い輸送が行われる、積載率が悪い、低いということになるわけでございまして、その意味では、情報化関連の投資の促進あるいは情報化関連の規格の標準化ということを進めていきたいということでございます。

第一番目に、経済システムとして見ました場合に、このような効率の悪い輸送になりました場合には、コスト的にこれが反映されるということが必要でございますが、現在のところ、物流コストにつきましてはこれはいわば生産なりの一部というようなことでございまして、十分なコスト意識がないといったこともございます。したがいまして、物流の使いやすいコスト算定方式の開発、普及ということを図っていきたいということです」ございま

ざいます。民活法等を使いまして、このインフラの整備に努めてまいりたいこととござります。

○広中和歌子君 業界同士の力関係だとか、あるいは消費者ニーズという名のもとに、かなりのわがままというんでしようか、そういうものが必要のを生んでいる。ある聞いたところによりますと、例えばハイエーにおける休憩地帯ですか、そこがウエーティング場所になつていて。つまり、公共の施設がジャスト・イン・タイムに対応するための場所として使われているというようなことも聞いているわけでございます。

行き過ぎた便利性ということ、これは週休二日制の導入に関しても同様だったわけでございますけれども、少々不便でありますと、やはり秩序のあるといふんでしょうか、ゆとりのあるといつたような視点でもって経済全体を見直していくという方向が望まれるんじやないかと思います。何かジャスト・イン・タイムを見ておりますと、今までの何か経済成長、合理化の何か象徴のような気がいたしますものですから、ぜひこの面にシビアな目を向けていただきたいなと思っております。

もう既に同僚議員が質問しておりますのでちよつと重なりますけれども、自動車中心の物流というのが非常にふえておりまして、そろそろモーダルシフトといふんでしょうか、それを始めてもいい時期ではなかろうか。そしてまた、今まで非常に効率であった、少なくとも速度の点で遅かった海運でございますね、それが新しい小型の軽い、しかも速度の速いそうした船が出て、トラックごと自動車ごと目的的に移動してくれる、そういったような改革というんでしようか、進歩が見られるということを聞いているわけです。もちろん鉄道輸送などもピギーバック方式ですか、そういうような形も考えられると思うのでござりますけれども、それについて最後にお伺いいたしまして、私の質問を終わらせていただきたいと思います。

○政府委員(土坂泰敏君) 仰せのよう、物流の大部をトラックが担つておるわけでございますが、やはりいわゆる幹線と言われている部分につきましては、必ずしもトラックでなく鉄道や海运によって対応することが可能でございます。その場合には、人手不足とか環境問題とかいろんなことを考えますと、やはりより望ましい姿であると私ども思います。したがつて、そういういわゆる幹線部分で鉄道や海运が選択されるように、利用者から選んでもらえるようにいいサービスの内容あるいは輸送力の充実、こういったようなことをやつていかなければいかぬと思つております。

今、先生いろいろ仰せになりましたが、ピギーバックというのはトラックをそのまま鉄道に載せて運ぶものでございまして、一つの貨車で二台のトラックを運ぶことができますし、もう一つおっしゃつたのはローロー船のことだと思いますが、船にそのまま荷物を積んだ貨物を載せて、そして船がそのまま別のところへ行くというやり方、そうすると、船をおりたらそのままトラックがまた目的地へ行けるということで、いわゆる幹線部を非常に効率的な姿で運ぶというやり方。そのほかいろいろなやり方がございますけれども、鉄道、海運の輸送力の充実なり便利の向上といふものを図つて、モーダルシフトが進むように努力をしてまいりたいと考えております。

○委員長(岩本政光君) 午前の質疑はこの程度にとどめ、午後三時三十分まで休憩いたします。

午後三時三十分開会

○委員長(岩本政光君) ただいまから商工委員会を開いたします。

本日、三木忠雄君が委員を辞任され、その補欠として太田洋夫君が選任されました。

○委員長(岩本政光君) 休憩前に引き続き、中小企業流通業務効率化促進法案を議題とし、質疑を行います。

質疑のある方は順次御発言願います。

○市川正一君 法案そのものへの質疑に先立ちまして、中小企業の直面している問題に関する調査して、中小企業の緊急対策についてお伺いしたいと思うんです。

政府は、三月三十日に緊急経済対策を発表されました。通産省も、中小企業金融対策、下請中小企業の緊急対策、官公需対策を打ち出したのであります。

小企業対策、当社よりも不況は深刻の度を加えつつあると思うんです。特に自動車各社が一齊に減産に動き出したのを初め、電気機械、一般機械等々、減産が広がりつつあります。

我が党の議員団の調査でも、例えば愛知の自動車関連下請中小企業は、昨年に比べて受注が二〇%、大きいところでは六〇%減少した、こういう業者が出ております。単価の引き下げ要求が頻繁に出され、値下げを拒否するところには発注しない、本社でやりますと言われたと。これは愛知県の例です。昨年に比べ売り上げは三割から五割減った、機械購入代金やリース代さえ払えないなど。これは東京大田の例です。こういう事態が起つております。

こうした下請中小企業の窮状を開拓するために、今の対策だけでは不十分であり、新たな対策が今求められていると思うんですが、この点いかがでしょうか。

○政府委員(桑原茂樹君) 下請中小企業の置かれている状況については我々もいろんなルートを通じまして実態把握に努めておりますけれども、御指摘のとおり、下請中小企業の受注量は昨年と比べて減りつつある状況にあるのは事実でございまして、そのような状況から、我々は、まずこの下請注計画を出させ、それを実施させていく、そういう措置をとる必要があると思うんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(桑原茂樹君) 下請中小企業の置かれている状況についても、我々もいろいろなルートを通じまして実態把握に努めておりますけれども、御指摘のとおり、下請中小企業の受注量は昨年と比べて減りつつある状況にあるのは事実でございまして、そのような状況から、我々は、まずこの下請取引ができるだけふえるという方向に向かいまして、下請取引のあつせんを推進するというような方向によりまして下請取引の増大というものも図っておりますし、一方、こうした状況におきまして不当な親企業からの取り扱いというものが行なわれないよう、下請代金支払遅延等防止法といふ対策、下請対策等を講ずることとしたわけでありまして、今その対策に従いまして我々全力を挙げて緊急経済対策の実施に努力をしているところであります。全体として、公共事業の前倒し等いろいろな施策が盛り込まれております。

経済状況のもとにおいてできるだけ状況が改善さ

果を我々として今見守るとともに、中小企業の動向について細心の注意を払いながら今後とも動向把握に努めていく考えであります。

○市川正一君 新たな施策の具体的ないわば構想などについて、引き続きお伺いしたいんです。

ここに持つてまいりましたのは機械統計月報の二月号であります。これを見ましても、輸送機械の生産は七・三%の減です。自動車部品の方は三・三%の減なんですが、下請企業の仕事量は、それ以上の二〇ないし六〇%減になつております。ということは、今まで外部に発注していた仕事を内製化している、そのため下請中小企業が苦境に立たされているということを意味する思

うんです。

政府は、二月二十七日に、下請中小企業の受注機会の確保を図るため、親事業者に対し下請企業振興協会への登録促進などを要請しておりますけれども、自動車、電機などの大企業に対して、下請中小企業が仕事を確保できるよう具体的な発注計画を出させ、それを実施させていく、そういう措置をする必要があると思うんですが、いかがでしょうか。

○政府委員(桑原茂樹君) 下請中小企業の置かれている状況についても、我々もいろいろなルートを通じまして実態把握に努めておりますけれども、御指摘のとおり、下請中小企業の受注量は昨年と比べて減りつつある状況にあるのは事実でございまして、そのような状況から、我々は、まずこの下請取引ができるだけふえるという方向に向かいまして、下請取引のあつせんを推進するというような方向によりまして下請取引の増大というものも図っておりますし、一方、こうした状況におきまして不当な親企業からの取り扱いというものが行なわれないよう、下請代金支払遅延等防止法といふ対策、下請対策等を講ずることとしたわけでありまして、今その対策に従いまして我々全力を挙げて緊急経済対策の実施に努力をしているところであります。全体として、公共事業の前倒し等いろいろな施策が盛り込まれております。

れるよう、これからも努力していきたいというふうに考えております。

○市川正一君 ところが、改善されていないのであるから聞きたいのです。

あえてお聞きしているわけです。

大企業は対米貿易黒字を突出させてきた業種で

する。濃部通産大臣もいろいろ海外に出ていらっしゃるわけですが、→うへう大企業に対する通商

省は、ビジネス・グローバルパートナーシップと

してアメリカからの輸入促進などの自主的行動計画を提出させて、百八十億ドルの自動車部品の導

画を提出させて、百九十億ドルの自動車部品の輸入をアメリカに約束している。あるいは、このた

びは日米自動車サミットが開かれて、それが具体的

化される。さらに十八日には、OECD閣僚会議で、フランス産業貿易相からも自動車部品の導入

などの対日輸出拡大の要請を受けていらっしゃ

る。— いう措置は、言うならば行政指導の範囲
なまけ。どう、うエリヤが。二つ、かづつ、

なんですかそんないアエリアです。はいかかねば
す、いわば強力な対応をやつていらっしゃる。

いわんや、下請中小企業への発注計画は、下請

中小企業振興法に基づく、「言うならば法律に基づくものでありますから、おこなうに強力な対策を実施する」と

れるというのが当然だろうと思うんです。もつと

やつぱり、外国へ行つていらっしゃる間に進行してゐるこの立機に付いて、ごくざきがつて、

でいるこの危機に対して、ご入れをなさって、ただきたいと思うんですが、いかがでしょうか。

○國務大臣(渡部恒三君) 御答弁申し上げる前に

ちよつとお願ひしたいのは、これは速記録に残ることですか。通達者がアメリカに約束しておる

と云ふことはございませんで、あくまでもこれ

は日米の経済が円満に進んでいくために、自動車工業会の皆様方から、は釐美早の皆様へ、

工業会の皆さん方あるいは商業界の皆さん方が、これは自主的な御判断の中に、アメリカ商業界の努

力と相まってこういう目標で業者の共存共栄を図

りたい、運びたいと、こういうものでありますから、この点は誤解のなようにお願いをしたが、

○市川正一君　はい、了解。そういう文脈ではな
かつたつもりですが。

○國務大臣(渡部恒三君) はい。しかし、これは一千億ドルを超す貿易黒字が予測される中で、当然やはりビジネス・グローバルパートナーシップは今後日本が世界の経済の中に果たしていくなければならない役割でありますから、これは通産省としては強力に推進していかなければならぬこととあります。そういう方向の中で、この業界の皆さん方が努力をしておると。そのためにいろんなところにしわ寄せがいって、特に自動車業界の場合にはこれが下請中小企業というような方々に迷惑がかかるということになつてはなりませんから、先生の御趣旨は十分に心得て、今通産省においてそれぞれの部門において、中小企業の振興、また下請業者の皆さん方のためにそれぞれの分野で、あるいは金融その他によってその対策を講じておるところでござります。

○市川正一君 そこで、そうならぬようにといふ大臣の御趣旨を体して具体的に提案をいたしたいのですが、私は、本委員会で三月十二日に下請問題について、二十七日行動計画について質問いたしました。そのときにも提起をいたしましたが、例えば、鎌物産業の町として知られる埼玉県の川口市では、受注減、納期の短縮、下請単価の切り下げ等々タフな条件で、昨年は三割減の生産量に落ち込みました。川口市当局は、市の行う緊急不況対策資金融資などの対策だけでは事態を開拓することはできぬと、いうことで、中小企業設備近代化資金の貸付事業を拡大する、融資限度額を引き上げる、利率の引き下げ等々を国に求めているのですが、こういう要望にこたえて新しく不況対策を積極的にとるべき時期に今差しかかってきてると思うんです。ですが、この点はいかがでしょうか。

○政府委員(石黒正大君) 委員御指摘の設備近代化資金あるいは設備貸与制度、これは厳しい環境変化の中で中小企業、特に零細中小企業と小規模企業が存立、発展していくための重要な制度でございまして、国、県の拠出によりまして設備の近代化の融資等をやっておるわけですが、先生御指摘のとおり、この際に何か前向きに緊急

○市川正一君 大いに弾力的活用を目指していらっしゃることだと思って、積極的に受けとめます。

ただ、非常に事態の深刻さに照らして、例えば中小企業体質強化資金助成制度の経営安定対策資金制度に付ける活用なども打ち出していらっしゃるわけですが、これを活用して都道府県が独自の緊急融資制度を実施するということをこの際認めいく必要があるんじゃないかな。それからもう一点は、都道府県が原資を上乗せして基準金利五・二%を下回る独自の融資制度をつくり、各県の不況に応していくようなことが各地で望まれているのですが、こういう点は通産省としてはどうお考えでございましょうか。

○政府委員(桑原茂樹君) 中小企業体質強化資金助成制度の件でございますけれども、この制度は、従来からかなり幅広い範囲を対象にいたしまして、各県と協力をいたしましてその適用を図つて、いるということでございます。具体的には、国の方で金利であるとか貸付限度額であるとか償還期間というようなものについて一定の大枠をまず定めまして、その大枠の範囲内で各県ごとに適当と思われるような制度にするというような形で弾力的な運用がなされておるわけでございます。

金利の点につきましても、自分のところはもう少し金利を安くしたいということで、県の方で独自に利子補給をするというようなこともところどころで行われております。また、例えれば最近で言えば長崎の雲仙の件、これは長崎というある一県だけの問題になるわけですけれども、これにつきましても相當思い切ったやり方で、普通の体質強化資金助成制度より大幅に条件のいいやり方でやつておるというようなこともございまして、全体としてはかなり弾力的に運用されているという

ふうに我々は考へておりますし、これからもそつとした方向でやつていただきたいと思っております。
○市川正一君 雲仙の例などは、桑原さんがおつしゃつたように、一つの典型だと思います。実は、さきのう東京都が、都議会で緊急景気対策を工商振興部長が述べておりますが、例えば東京信用保証協会の信用保証料率の引き下げとか、あるいは中小業者対象の緊急特別融資とか、かなり自治体レベルでもいろいろの施策を探求しておりますので、ぜひ通産省としても、そういう点について援助、指導等、腰を入れていただきたいと思うんです。
最後に、この問題について締めくくり的にお伺いしたいのは、三月末の金融対策で、国民金融公庫、中小企業金融公庫などに対して返済条件の緩和について弾力的に対応する措置を指導された、これは非常に喜ばれているんです。歓迎されております。ところが、中小企業設備近代化資金の貸付金に付け、設備貸与に対しては返済条件の緩和について弾力的に対応する措置の指導がまだ出されていないために、窓口では返済条件が緩和されないために困っているということを私よく訴えられます。ですから、せっかくの中小企業金融対策がこれでは生きてこないということに相なると思うんですが、至急にこの対策を講ぜられないと私は要望いたしたいんですが、いかがでしょうか。
○政府委員(新闇勝郎君) お話をありました中小企業の設備近代化資金制度でございますが、これは法律に基づく融資制度でございまして、根拠法である中小企業近代化資金等助成法において行っております。そこでありますと、これは全国一律の運用を前提としている、こういうことでございますので、本件につきましては、償還条件の変更等、県の独自の判断で弾力的に運用していくということは残念ながら困難ではないかと考えます。
○市川正一君 私の言つているのは、通産省の方からもそういう行政指導で緩和措置が弾力的にとれるようひつ検討してやつていただきたいと、いうことでございますが、これはぜひ研究していただけませんか。

私が時間が参りましたので法案についてお伺いいたしたいんですが、本法案に私ども賛成の立場をとっているわけです。なかなか賛成質問というものは難しいものでございますが、しかしその上で幾つか問題点についてただしたいと思います。

具体的に伺いたいのは、対象となる業種及び効率化計画を受けられる資格の最低基準についてどのように考えていらっしゃるのか、また、共同して流通効率化を受けたいと表明しておられる業種や組合などの対象はどれぐらいなのか、まずそこからお伺いしたいと思います。

○政府委員(春田尚義君) お答えいたします。

この法律で考えております流通業務効率化事業を行います中小企業は、特に業種、地域あるいは規模といったものに限定されるものでございませんで、流通業務の効率化を行おうとする中小企業すべて全般でございます。

それから、例えば事業形態として考えてみましても、さまざまなもののが考えられるわけでございますが、卸売業者が共通した納品先である百貨店、チェーンストアに向けての配達業務を共同で行うための物流センターでございますとか、あるいはトラック業者がそれぞれ受注した貨物を共同施設に集荷し、方面別に仕分けを行い、大型車両によって積み合わせ輸送を行いますとか、あるいは下請製造業者、部品メーカーが組み立て事業者に出荷を一括して行うために行いますとか、さまざまなかたちが考えられるところでございます。

○市川正一君 私がお伺いしたのは、具体的に対象が業種や組合などでどれぐらいあるのかということだったんです。

先般、レクチャーを伺いましたところによると、現在効率化計画を受けたいと表明しているのは、卸売業の組合が約三十、運送業、下請などで二十、合わせて五十程度だというふうに承知しております。ですが、それによれば以下の質問に入りますが。その点だけ。

○政府委員(春田尚義君) そのとおりでござります。

○政府委員(春田尚義君) お答えいたします。

先ほどちょっと触れさせていただきましたけれども、この法案は、物流にかかる中小企業者全般の物流業務の効率化を促進することによりまして中小企業の振興を図ることを目的としております。したがいまして、支援対象は企業規模の大きさによって限定されるものではございませんで、中小零細業者による共同物流事業の参加も十分に考えられるところでございます。

現に、八戸の卸センターでは、五十四社の中卸売業者が共同物流を行つてございますが、参加企業の約二割程度は地場の零細卸売業でございます。また、先ほど先生から御指摘いただきました五十ほどの希望が出ておるわけでございますが、大変興味を示して検討してまいりたいというところも出てきております。

○市川正一君 対象になるのは、それは小さいところもそうなんだ。それはもうわかっています。問題は、その核になるところがないとなかなか寄れぬ。それで、なかなか寄れぬような小さいところは見捨てられる、切り捨てるおそれがあるから、そういうことにはないするんですか言ふれて。それで、そこはやっぱり目をそらさずに縋密な手当をしていただきたいというふうに思っています。

そういうことと関連して、午前の質問でも同僚議員が取り上げましたジャスト・イン・タイム配送に關係しての質問に入ります。

今日の経済成長率を大幅に上回る勢いで物流を急増させている原因は、多頻度小口配送、ジャスト・イン・タイム配送などによるものなんだと思います。私は、かの有名なトヨタのかんばん方式はもとより、ある大手スーパーが一日五回も搬入させて、どういう措置を講ぜられようとしているのかをちょっとお伺いしたいと思います。

○政府委員(春田尚義君) お答えいたします。

先ほどちょっと触れさせていただきましたけれども、この法案は、物流にかかる中小企業者全般の物流業務の効率化を促進することによりまして中小企業の振興を図ることを目的としております。したがいまして、支援対象は企業規模の大きさによって限定されるものではございませんで、手製造業、メーカー、流通大資本などの言うならば大手荷主が、在庫の縮小や物流コストの削減を打ち出して生産や販売側の都合によるスケジュールに狂いを生じさせないために、中小企業物流業者に物流コストを負担させて超過利潤を確保してきたというのがそのいわば本質だと思うんです。とすれば、大手の生産、販売のこういう企業姿勢にこそメスを入れる必要があるんじゃないかと私は考えますが、いかがでしょうか。

○政府委員(麻生渡君) ジャスト・イン・タイムでございますけれども、これはいろんな条件が重なりまして一つのコストの合理化の方法とということでお手に取ってまいつたものでございます。特に、生産段階のジャスト・イン・タイムといふことにありますと、これは在庫ができるだけ減らして生産計画ができるだけ合理的な形でやっていこうと努力をしてまいります。また、流通段階の小売ということがありますと、これは消費者のニーズに的確に対応するということから発生しております。ただ、このようなことに伴い、いろいろ下請関係あるいは物流の運送業者に過大な負担がかかるという場合もあり得るわけでございます。ただし、このようなことに伴いまして、いろいろ下請関係あるいは物流の運送業者に過大な負担がかかるという場合もあり得るわけになります。ただ、このようなものに対して強力な指導をなし得るかどうかが一つのかなめになつてきている。そうでなければ、この法案で中

行に過大な負担あるいは下請なり運送の方から見たら困ったことということが起こっていることは十分承知いたしておりますし、また、経済の運営全体のシステムの中でこれをどう評価するかといふことについてはいろんな議論があるところでございます。しかし、これが非常に非効率的なもの、あるいは御指摘がございましたような場当たり的なものというようなことになりますと非常に問題がございます。したがいまして、一種のこれは慣行でございますけれども、この慣行がもつと合理的あるいはバランスのとれたものになるよう努めています。したがいまして、この慣行がもつと合理的あるいはバランスのとれたものになるよう努めています。ただ、この慣行がもつと合理的な慣習として寄与してまいつたものでございます。

○市川正一君 今、私が指摘したような、メークアンド・デリバリーのシステムの合理化という中で、お互いの協力関係ある企業者が、共同配送センターなど流通効率化を実現してコストを削減する努力をなして得るかが一つのかなめになつてきている。そこでなければ、この法案で中

行改善指針、このガイドラインを見ても、この中に今私が指摘したようなジャスト・イン・タイム配送、そういう方式がいかにいろんな否定的要素を生んでいるかということを指摘なさっているんです。僕は、やっぱりそういう問題に今メスを入れてその改善を図るチャンスだと思うんですね。そういう姿勢にまず立つていただきたいといふふうに思っています。あり得るという感じやなしに、現にそれが強要されているんですね。これは通産省が出された六月二十五日付の「商慣り」です。第三条の「関係者の協力」条項は、そちらのほうは、設備投資にまさるとも劣らない重要性をもつて、ただいま御指摘いただきました取引の取引での力関係で大手荷主、大企業に吸い上げられてしまふそういうおそれが多くあるからあります。第三条の「関係者の協力」条項は、そういうことにならない保証の担保になり得るんですけど、その点はいかがですか。

○政府委員(春田尚義君) この法案で考えておりますのは、設備投資にまさるとも劣らない重要性をもつて、ただいま御指摘いただきました取引の取引での力関係で大手荷主、大企業に吸い上げられてしまふそういうおそれが多くあるからあります。第三条の「関係者の協力」条項は、そういうことにならない保証の担保になり得るんですけど、その点はいかがですか。

す。それで、これは流通業務効率化事業の成否を左右する意味で極めて重要であると考えまして、本法案では、まず第四条におきまして、計画段階におきまして事業協同組合等が関係者の協力を得るよう努めなければならない。次に、御指摘いたしました十三条におきまして、今度は実施段階におきまして十分な協力をするよう努めなければならないということで、中小企業者の流通業務の効率化が、この趣旨に即しまして協力関係を構築し、円滑に図られることを期待しておるわけでござります。

運輸省は、九〇年十一月に貨物自動車運送事業法、貨物運送取扱事業法の「物流二法」で、トラック運賃を国の許可制から届け出制にするなど大幅な規制緩和を実施された、運賃も自由化されました。その結果、中小運送業者は、経営の安定化のために、長期継続的需要を確保することだとして荷主に対する系列関係が強化され、荷主や大手運送業者との完全下請関係を促進することになつております。また、荷主側では物流子会社を設立して一層のコストダウンを中小運送業者に押しつける傾向が強まっているのですが、そこで運輸省としては中小運送業者の経営安定化のためにどういう対策をとられているのか、それをお伺いしたい。

○政府委員(土坂泰敏君) いわゆる物流二法という法律で、平成二年でございますが、従来の道路運送法から貨物自動車運送事業法になりました。その際に、御指摘のように運賃は認可制から届け出制に変わったわけでございますが、自由ということでございません。やはり届け出で非常におかしいものには変更命令がかかりますし、届け出た運賃はきちんと守つてもらわなければいけない、そういう性格のものでございます。したがって、自由ということではなくて、運賃には運賃の秩序があるわけでございます。

また、トラック事業者は大部分が中小企業でござ

りましたガイドライン、これにつきましては、主として財の取引につきましての独占禁止法上の考え方を示したものでございまして、いわば運送の下請取引、これを念頭に置いた考え方を示したわけではございません。ただ基本的には、そのガイドラインの考え方というものは役務取引についても適用していくものであるとは言えるとは思いますが。

公正取引委員会いたしましては、現行の下請法の対象とならない役務の委託取引につきましても適宜その実態の把握に努めてきておるところでございまして、例えば貨物自動車運送業の委託取引については、以前に独占法の問題のある行為が一部認められましたので、これらの行為の再発防止につきまして要望等を行っております。今後とも、こういった優越的地位の乱用に当たる行為、問題のある行為が認められる場合には、独占禁止法上の問題として対応をしてまいる所存でござります。

○古川太三郎君 重複を避けたいと思いますすけれども、この法律案そのものは確かに物流業の効率化を目指したもので、それ自体は、私たちは何でも異議を唱えるものはございません。今まで、日本の国の経済が効率化効率化とということで進んできたことも事実なんです。その間にどうなったかと。新幹線ができたから便利になつて、非常に効率もよくなつた。しかし、そこで出張する人たちには、この新幹線ができたおかげで、今まで一泊三日で大阪へ行けたのに、一日で日帰りしてこいとか、こういうやつぱり労働条件の強化につながっている部分が大きいにあると思うのです。効率化というのも、日本では今そろそろもう方向転換しなきやならぬという時代であることも事実だと思うのです。

この法案が通つて、確かに物流の効率化ができるいろいろの条件でよくなる部分もありますし、環境面でもよくなることもあるでしょう。しかし、本当にこれがでけて救われるというのは、小売業者なりあるいは卸売業者なり、そういう運営して

いる経営者と見ていいだらうと思ひますけれども、その中で働く人たちの労働条件にやはりもつともっとコミットしたものでない限り、これは効率化を推し進めることによつて余計に労働条件が悪くなるだらうというようなことがあつてはいけないので、その点についての大臣のまず御意見をお伺いしたいと思います。

○國務大臣(渡部恒三君) 先生御指摘のとおりでございまして、世の中が非常に便利になればなるほどまた一方に、すべての世の中のことは裏表ですからしわ寄せが出てまいります。ゴルフをやつている人にとってみれば、前はあの大きなバッグを電車で、背負つて歩かなければならなかつたのが、今はもうすぐに入門運送に頼めば向こうへ行つて返つてくるわけですが、スキーも。それだけ便利になつた人の反面、今度は暮れから正月へかけてでも、あのお盆のときでも、休まないでゴルフのバッグを、スキーやを運んでおる人たちの苦勞があるわけでござりますから、まさに今度の法案も、この効率化する中で中小企業で働く人たちの職場条件の改善ということ、当然のことながら大きな配慮を持つておるところでございます。

○古川太三郎君 これは大臣でなくて結構ですけれども、その配慮していただきたいことは大臣のお言葉でござりますが、それならばこの法案の中でどこでそういう配慮がされているのか。今までお話を聞いていますと、大体結果的にそういうふうだらうというようなニュアンスしか入つてこないものですから、結果じゃなくて、この法案自体にどこでそういう合理化との違つ点で労働条件なんかの、労働者も一緒になつて話し合えるといふようなことの条項が一体どこにあるんだらうかを探してみるんですけれども――十三条とはおしゃるけれども、こちら邊でそれではどういうような関与の仕方になつてゐるのか、そのことについて御説明いただけませんか。

○政府委員(南学政明君) 本法における基本指針に書き込むべき事項というのは、あくまでも流通業務の効率化自体に関連する事項であるべきであ

ません。けれども、それらの面にも十分御配慮いただきました、せつかくの中 小企業に対する効率化の法案でありますから、それにぜひひとつ御配慮をいただきたい、こういう要望が一点です。それからいま一つは、これも先ほど広中議員や市川議員からも御質問がありましたジャスト・イン・タイムの問題です。私もいろんな実情調査をしました。それで感じますことは、消費者の要望が余りにも強過ぎておる。消費者ニーズに対応するということで、百貨店あるいは大型スーパー、他の小売商が過剰に消費者に対応し過ぎておることがいろんな問題を出しておると思うんです。

東京湾のあのごみの埋立地を私一回ばかり視察

に行つたことがありますけれども、驚くことは、

産業廃棄物として毎日約四トン積みトラック八百

台だそうですけれども、捨てに来てる中の作業

で一番多いのは、百貨店とかスーパーなんかの

売れ残りの食料品です。弁当の折り詰めそのまま、

あるいはお惣菜、そういうふうなものが大体毎日

四トン積みトラックで約八百台ぐらい来るとい

うですね。全くむだな話です。

なぜそういうことになつておるのかということ

を調べますと、いろんな売り場で出入りの納入業

者に売り切れにならぬように余分なものを納めさ

せておるというにあるんですね。それは、消

費者がいつ行つても買えるんだと、だから売り切

れにならぬようにという消費者のニーズ、消費者

の要望に過剰にこたえ過ぎておるというのがやつ

ぱり一つの理由だと思うんですね。それからいま

一つ。これは製パンメーカーから聞いた話であり

ますが、スーパー等から一日三回の配達を要求さ

れると。それは、朝まず開店前に配達をする、そ

うしてお昼前に配達に行く、それで朝配達したも

の、売れ残っているパンを引き取つてくる、それ

から夕方また四時ころ配達に行って、また昼間納

入したものを引き取つてくる。引き取つたパンを

どうしているんだと聞くと、ほとんどが廃棄、焼

却をしておると言つんですね。そんな見えないむ

だがいっぱいあるわけです。

それは同時にいろんな問題を醸し出しております。

これは、排ガスによる大気汚染もあるでしょう、

あるいは物資のむだ。それから同時に交通渋滞、

物流の非能率化、いろんな問題全部に関係してい

るわけですが、私は、消費者ニーズ、消費者の要

望というものを——もちろんある程度聞かなく

ちやいけませんけれども、この際、通産省を中心

になつてそういう面についての啓蒙といいます

か、是正といいますか、ぜひやっていかないと、

あらゆる問題がますます深刻になつてくると大き

な問題になつてくるんではなかろうか。だから、

今、産業廃棄物の問題、ごみ処理の問題、大気汚

染の問題、あるいは地域保全の問題、自然保護の

問題、いろんな問題に全部影響があるわけですから、これぜひひとつ大臣、通産省が中心になつて

そういう面についての啓蒙もおやりいただきたい

ということを、かねがね思つておりますが、きよ

う特にまたこの法案審議の中で強く感じました

ので、ぜひともその点をひとつお願いいたしたい、

これを一つ要望として申し上げまして、まあ今の

最後の点については省略いたしますけれども、大臣、中小企業庁長官あるいは運輸省の総務審議官

からもお答えいただければお答えをいただいて、私の質問は以上で終わります。

○國務大臣(渡部恒三君) 井上先生から、非常に

我々がこの時期に真剣に考えなければならない大

事な問題点について、幾つか御指摘を賜つたこと

を心から感謝申し上げます。

本当に、今お聞かせをいただきながら、私たち

真剣に心せねばならないなどいうことを痛感いた

しましたので、今後、通産業行政はもとよりの

こと、政府としても、各般にわかつて今の井上先

生の御趣旨を行政に反映するよう全力を尽くし

て努力をさせていただきますし、また特に、この

法案の実施に当たつては、中小企業、運輸業者の

皆さん方に配慮をしてまいりたいと思います。

○政府委員(南学政明君) 今、大臣から通産省の

考え方の御説明がありました、私どもも大臣の

方針に従いまして、できるだけ井上委員の御指摘

に沿うよういろいろな面で努力をしてまいりたいと

思つております。

本法律の施行によりまして流通業務の効率化が

図られれば、井上委員の御指摘のむだを省くとい

うような点にも寄与するのではないかと思います

し、通産省全体としてみますと、例えば過剰包装

の問題についても前向きに対応いたしております

し、古紙の回収、再生紙の利用等いろんな面での

努力はこれまでやつてきましたつもりであります

が、これからも努力をしてまいりたいと思っており

ます。

○政府委員(土坂泰敏君) 運輸業務を含めて通産

大臣から井上先生に対してお答えがございました

ので、私どももそのお答えを踏まえまして、また

先生の御指摘を肝に銘じてこれからやつてまいり

たいと思います。

○委員長(岩本政光君) 他に御発言もないようで

すから、質疑は終局したものと認めます。

これを一つ要望として申し上げまして、まあ今の

最後の点については省略いたしますけれども、大臣、

中小企業庁長官あるいは運輸省の総務審議官

からもお答えいただければお答えをいただいて、私の質問は以上で終わります。

○國務大臣(渡部恒三君) 井上先生から、非常に

我々がこの時期に真剣に考えなければならない大

事な問題点について、幾つか御指摘を賜つたこと

を心から感謝申し上げます。

本当に、今お聞かせをいただきましたが、私たち

真剣に心せねばならないなどいうことを痛感いた

しましたので、今後、通産業行政はもとよりの

こと、政府としても、各般にわかつて今の井上先

生の御趣旨を行政に反映するよう全力を尽くし

て努力をさせていただきますし、また特に、この

法案の実施に当たつては、中小企業、運輸業者の

皆さん方に配慮をしてまいりたいと思います。

○委員長(岩本政光君) 全会一致と認めます。

よつて、本案は全会一致をもつて原案どおり可決

すべきものと決定いたしました。

福間知之君から発言を求められておりますの

で、これを許します。福間君。

○福間知之君 私は、ただいま可決されました中

小企業流通業務効率化促進法案に対し、自由民主

党、日本社会党、護憲共同、公明党・国民會議、

日本共産党、連合参議院、民社党・スポーツ・国

民連合の各派共同提案による附帯決議案を提出い

たしました。

案文を朗読いたします。

○政府委員(南学政明君) 今、大臣から通産省の

考え方の御説明がありました、私どもも大臣の

方針に従いまして、できるだけ井上委員の御指摘

に沿うよういろいろな面で努力をしてまいりたいと

思つております。

本法律の施行によりまして流通業務の効率化が

図られれば、井上委員の御指摘のむだを省くとい

うような点にも寄与するのではないかと思います

し、通産省全体としてみますと、例え過剰包装

の問題についても前向きに対応いたしております

し、古紙の回収、再生紙の利用等いろんな面での

努力はこれまでやつてきましたつもりであります

が、これからも努力をしてまいりたいと思っており

ます。

○政府委員(土坂泰敏君) ただいま福間君から提出

された附帯決議案を議題とし、採決を行いま

す。

○委員長(岩本政光君) ただいま福間君から提出

された附帯決議案を議題とし、採決を行いま

す。

○委員長(岩本

して本法案の適切な実施に努めてまいる所存であります。

○委員長(岩本政光君) なお、審査報告書の作成につきましては、これを委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長(岩本政光君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後四時三十一分散会