

## 第3回「中部トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」議事概要

1. 開催日時 平成21年3月18日(木)  
14:00～16:00

1. 開催場所 名古屋市中区三の丸2丁目2番1号  
名古屋合同庁舎第1号館11階会議室

### 3. 開会挨拶 中部運輸局長

本日は、第1回会議、事業者懇談会、荷主懇談会、第2回会議と今年度の活動のまとめの会議としたい。共通認識として「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ宣言 中部宣言 2009」を提案したので、活発な議論をしたい。

### 2. 議事概要

#### 大島教授

パートナーシップ会議での討議により、法や、物流大綱にあるような施策を使い切るように、その結果、経済へ寄与出来るようにしたい。

#### (1)最近の状況等について

##### 藤原中部運輸局自動車交通部長

本省でも、本日第3回パートナーシップ会議を開催しており、一部その資料も添付した。

最近、荷動きが悪くなっている。通常の繁忙期11～12月に落ちているが、2月にさらに落ち込んだ。3月は僅かに2月よりはよさそうだが、先行きは不透明で、厳しい状況が続くのでは。

不適正な取引と考えられる相談事例を6件紹介する。全般的に、相談者は、相談することにより取引が出来なくなるのではないかと不安を抱く。問題事例として具体的に取り上げることが躊躇する傾向がある。中部運輸局としては、公正取引委員会や中部経済産業局へ一緒に相談に行くなど、一つ一つ丁寧に対応していくので、躊躇せずに声をかけてほしい。

原価計算に関する取り組みを紹介する。自社の経営に活用したり、荷主との交渉にも活用できるのではないかとと思われる。

来年度のパートナーシップ環境整備事業は調査企画が本省に認められた場合、調査費がもらえるというもの。

##### 中部トラック協会

原価計算については、中部ブロック専務会でも検討しており、地域に合わせたソフトの開発の要請をしているところ。協会会員の経営ノウハウや、交渉力向

上などに役立てたい。

#### 阪急ロジテック

セントレアでは、輸出、輸入ともに半減している。中部空港輸送協会の会員の中には、倒産に至る会社が2社、その他空港から撤退する会社もある。小手先ではなく、国を動かすような施策を要望する。

#### 名海運輸作業

名古屋港は、輸出45%、輸入35%減少。輸出入が減少したことにより、トラック輸送量が減少している。そのため、ダンピングがはびこっている。雇用のため、日銭のため、生きるためだが、適正取引かどうかは、疑問。荷主側にもコンプライアンスが急激に低下している。荷主も、とにかく安ければよいと、3軸必要なところを、2軸のシャーシでいいから安く運んで欲しいという。

荷量はいつかは戻るが、コンプライアンスについては、浄化作用が働かなくなると、なかなか元にもどらないと危惧される。荷主にもコンプライアンスについて訴えるために、行政の力が必要。

#### 大島教授

こういう時だからこそ、適正化ではないか。産業構造改革の為の施策により、業界の一体感を打ち出す。効率化、省力化の推進を戦略とすること。

#### トヨタ輸送

新車、中古車ともに減少。グループ企業による物流ネットワークの統廃合が迫られている。その一方で自社の CSR 方針のリーフレットを作成し、よき企業市民として、お客様にご理解をしていただく努力をする。

#### 大島教授

無秩序が一番怖い。

#### 西濃運輸：

適正取引には、従来から取り組んできたが、路線トラックでも物量が一気に減少していることから、物流ネットワークとキャパシティの死活問題とも言える状況。事業展開の見直しによる急激な路線の減少、到着時間の見直し、価格競争からキャパシティを犠牲にすることになり、結果お客様にサービスの低下として影響が出るのが危惧される。

全国の路線トラック10社がエコ・アライアンスをテーマに、既に3回会合を持ち、荷量減少のなかで、各社が安定的な運行状況を保つために手を組めないか話し合っている。互いの経営資源を使いながら効率化できないか、コスト構造の見直しに寄与出来ないかと考えている。

#### 路線トラック連盟：

適正運賃の収受の取り組みを行っており、荷主の理解を得られるように努力してきた。1年から2年かけて、お願いをしてきたが、ここにきて帳消しになっている。物量減、値下げ要請、ダンピング競争と上がる時は大変な努力と時間がか

かるが、下がるときは一気だ。

トヨタ自動車：

皆さんに運んでいただく荷が減っているという状況だが、コンプライアンスは忘れずに徹底したい。

コスト改善により回復に拍車をかける。いろいろ取り組みたいので、輸送スペースの効率化など、具体的にどのような事ができるか知りたい。

先ほどの、共同化の取り組みも、どういうものか、聞きたい。

大島教授：

昔は大人の服より高かった子供服が、300円、400円と安く手に入るようになり、100円ショップへ行けば生活用品が全て揃うという世の中になったが、景気のスパイラルを認めてしまっている。

## (2) パートナーシップ宣言について

藤原中部運輸局自動車交通部長：

第2回で提案した宣言について、中部で宣言を出す意義は何かという意見があったので、資料8の課題及び今後の取組方針(案)を踏まえながら、今年度のまとめとしての宣言2009として、提案する。

先生には、物流施策や、大綱との関係付け、位置づけをしていただいた。

大島教授：

宣言の趣旨、内容については、事前に荷主企業に了解を得ているとのこと。

我々のよって立つ根拠として、過去、現在、未来へつながるよう、物流大綱と関連づけをした。国は関係省庁と連携をとることや、事業者や荷主などで構成する協議会による施策の総合的な推進が求められる。

現在の経済状況、業界の立場、関係者の合意を宣言に盛り込んだ。

名古屋商工会議所：

前回の宣言(案)は、行政らしからぬ文章で、驚いた。

今回は、先生により締まったものになっている。丁度、東海北陸国際物流シンポジウム2009が開かれたところだが、今年は、東海北陸自動車道の開通という明るい話題もあり、中部の活性化の起爆剤となるし、セントレア、名古屋港とともに、環日本海交流、新しい交流により、物流新時代を切り開くために、堂々と先んじてやっていく意義がある。

交流とは、情報が伝わり、人流になり、物流へ結びつく。タイムリーなパートナーシップ宣言だ。コンプライアンスや、経済状況の急変など暗い印象を受けるが、中部の明るい未来を信じたいというトーンを入れて欲しい。

中小零細でなく、「中小、小規模事業者」としてほしい。連携意識が表現できる。

愛知県経済農業協同組合連合会：

農産物の流通について、トラックと関係が深い。フードマイレージに取り組んでいる。農産物の多くが関東という人の多いところへ運ばれて、地元には他県から入ってくる。これを、地元で消費し、環境や新鮮さで貢献したい。

宣言の文中、「利益」は生々しいと感じる。

中部産業連盟：

連盟に800社の会員がいる。セミナーやコンサルタント、調査、研究を主な事業にしている。各会員へ配布する情報誌やホームページでパートナーシップ宣言を掲載したり、リンクなどで、役立てたい。

女性団体連盟：

主婦、消費者と言う目線。最近、車が減少していると感じるが、渋滞は少なくなったかといえばそうではない。昔はトラックの運転手さんは親切というイメージがあったが、最近は、そうでもない。このままでは、若い人が心配。

国際交流の企画のため、6月というサーチャージの高い時に飛行機を予約し、1月下がったときに利用した。実際に使う時のサーチャージを適用して欲しいと、交渉した。燃料の値段の変動は心配。

全日本運輸産業労働組合愛知県連合会：

働く者の安全、安心のために、宣言に「安全・安心」を盛り込んでほしいと要望し、反映されている。中小企業と零細企業を区別しない。「下請構造」は「業界の多重構造」としてはどうか。共通の認識としての趣旨はよい。

岡村運送：

多重構造自体が悪いわけではない。景気の調整という、機能がある。短所として、社会保険の未加入は行政の問題でもあるが、多重構造の中に問題を内包している。コンプライアンスを守らせるために、事業者が毎年提出している事業報告書に社会保険支払いのチェック機能を持たせたらどうか。

大島教授：

ショックアブゾーバーの認識もしています。

中部トラック協会：

適正取引についての宣言なので、行政の指導支援を宣言文に入れるのはまずいのか。

藤原自動車交通部長：

パートナーシップ会議の事務局であり、荷主サイドと運送事業者サイドの課題に取り組む際、全体をオブザーブする役割。環境整備に積極的に関与し、やっぴいこうよ、と主体的に関わる。

中日新聞：

多くのドライバーが、日夜まじめに働いている。脱輪により、バスの運転手が亡くなるという事故が起こり、それ以降も脱輪事故があった。ごく少ない事故が一旦起きると大きな被害を生むという、大変な仕事。改めて連携をパートナーシップ宣

言という形にすることは、意義がある。

新聞記事を書くときは、分かりやすく、やさしく、中学生でも分かるようにかみ砕いて書く。この宣言は官公庁が作ったものにしては、分かりやすいが、「価値観」とはどういうもので、「利益」とは何か、「社会全体に」とはどういうことか。

藤原自動車交通部長：

荷主サイドと運送事業者サイドのパートナーシップ宣言なので、物流全体としてサービスを提供していくことが、お客様にサービスすることへつながる。利益については、当初、効用と言う言葉も検討された。コンプライアンス、安全・安心という、貨幣価値化できないものによっても、社会に役立てたいということ。環境も含まれる。

大島教授：

利益は付加価値と変更することでいかがか。公序良俗、社会的使命という意味合い。

35年間無事故無違反というドライバーを何人か知っている。タクシー運転手にも安全運転だけでなく、献血をたくさんしているドライバーがいる。業界で表彰するよう提案したことがある。

今は、カラ元気でもいい。他の地方に先駆けて早く立ち直れば、中部が経済の牽引役として認知される。文章の変更は、事務局にお任せするが、利益は、付加価値と直すこととする。

この宣言について、よろしいかどうか、拍手で採決し、全員の拍手により可決された。

藤原中部運輸局自動車交通部長：

本日は、貴重なご意見有り難うございました。

パートナーシップが、ますます強固なものになるよう、努力していきたい。

以上

なお、会議の冒頭に事務局から、本日の会議において中部経済産業局より委員からオブザーバー参加にして欲しい旨のお話がありましたので、事務局として了解させていただいたことを、報告いたしました。