

「第6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23年12月1日（木） 13:30～15:30
2. 開催場所 名古屋市中区三の丸2-2-1
中部運輸局 11階運輸会議室
3. 開会挨拶
中部運輸局長
 - ・会議出席に対する謝辞
 - ・東日本大震災における緊急物資輸送等に対する謝辞
 - ・規制緩和後、事業者数が増え競争が激化してきているなか、事業の効率化であったり社会的な環境問題とか安全問題とかに取り組んでいきたい。
4. 議事概要
大島議長（中部大学）
（冒頭挨拶の後、議事へ）

【議題1】トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理

事務局

報告に先立ち、平成21年に採択された「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ 中部宣言2009」を読み上げ、パートナーシップ意識の共有を再確認。

行政の取り組み状況を、資料1により以下について報告。

- ・これまでの取組状況
- ・中間整理（平成22年7月）の説明
- ・個別課題の検討
- ・将来ビジョンのWGの状況

【議題2】トラック輸送適正取引に関する取組

個別課題：「手待ち時間の発生」、「契約書面の交付」

事務局

資料2-1、2-2、2-3により提案

- ・事故分析で労働時間に問題のあった事例を紹介
- ・管内アンケート及びヒアリング内容について報告
- ・物流施設における対策等の紹介

・契約書面の交付状況

菅原委員（(社)中部経済連合会）

アンケート（資料2-1）で感じたことですが、問題は荷主側も輸送側も手待ち時間をなかなか改善できていないという現状。改善要望をしているが70%でも改善できていないのはなかなか難しい状況があるのだろうと感じる。運賃の改定について、改定していないというのは改定する必要がないということなのか、改定というシステムがないのか気になります。

事務局

下請、孫請の場合、真の荷主まで要望が届かないため改善されない。あるいは、荷主に対して要望はするが、これ以上すると契約を切られるのではないかと不安からあまり言えないということも改定されていない要因ではないか。

菅原委員（(社)中部経済連合会）

文句や苦情を言って「明日からこなくていいよ」と言われるのはわかるが、改善要望をしたからといってそういうことになるのはちょっとわからない。

小池委員（中部トラック協会）

手待ち時間については、過去、2度ほど倉庫協会・冷蔵倉庫協会の事務局と当協会の分科会で意見交換を行った。事務局と事業者ということで浸透しなかった。今回は事業者の意見である。倉庫さん・荷主さんとの関係を精査していただき、何ができるかというところからお願いしたい。事業者は期待している。ただ、元請が運送事業者であって荷主さんというケースが多く、協会としては難しいが、階層における問題点もあると思う。改善策を求めればコストアップにつながることからなかなか解決していかない。荷主は少しでも安い事業者を使う。契約を解消されることも十分に考えられる。

大島議長（中部大学）

オブザーバーで参加されている名古屋冷蔵(株)さんに物流施設側からの意見をお願いします。

愛敬執行役員（名古屋冷蔵(株)）

倉庫といっても、営業倉庫・メーカーが持っている倉庫・運送事業者が運営している倉庫がある。それぞれいろんな種類がある。営業倉庫は荷主さんの都合による依頼であって、期変わりの今日（1日）はかなり混雑している。運送事業者と入庫日の打ち合わせを提案しているが、運送会社側の都合もあってできていない。今は積みあわせでいろいろなセンターを回っている。そのなかで「自社のセンターに何時」という打ち合わせをしますが運送会社も苦勞されている。混雑を避けるために、1日（期変わり）入庫予定の荷物を前日に入庫した場合保管料をサービスするなど

いろいろな方法をとっているがなかなか機能しない。倉庫側も運送事業者と同じ受身の立場のため同じ方向を目指している最中です。

大島議長（中部大学）

あと何かありませんか。

愛敬執行役員（名古屋冷蔵(株)）

今は在庫を持たない。食品にいたっては賞味期限・消費期限にシビアである。消費者は新しいものを望む。従って、センターに指定される在庫がなく午前に入庫し、夕方ピッキングという状況が発生しており、24時間業務を行っているところが多い。それは何かというとそれは短い期間にピッキングしろという世の中になっている。コンビニなどの24時間営業に対応するため倉庫側もかなり苦勞している。24時間依頼を受けざるを得ない。

大島議長（中部大学）

3交代で365日行っているのですか。適正な人員とはどうなのか。器にあわせた人数なのか。

愛敬執行役員（名古屋冷蔵(株)）

2～3交代で行っている。器と作業量にあった人員です。

大島議長（中部大学）

せつかくの機会ですのでオブザーバーの方に質問等ありませんか。なければ、路線トラック連盟さんどうでしょうか。

西村委員代理（日本路線トラック連盟東海地区連盟）

われわれの業界は、小口混載と宅配に近い荷物から1トン2トンといった荷物を扱っている。現在取り組んでいる共同配送ですが、これは名古屋駅前と栄周辺で行っている。物量的には非常に少ないが、結果的には、効率化、環境対策、駐車対策というところに効果を得ていると考える。従来はこの2箇所では2トン車・4トン車約10台を投入していたが、共同配送によって現在は約10～15トンくらいの物量を3車で対応している。従って7台の効率が図れた。しかし、元請会社に支払う料金が駐車の問題で2人乗車による人件費増で高くなっている。ここだけでは採算面でマイナスであるが、会社としてプラスになるということで継続の要望がある。

手待ち時間については、共同配送を前提に昨年アンケートを実施した。5社の20事業所から回答があった。1時間以上待たされると回答したのは82.05%であった。アンケート対象事業者は積み合わせを行っているため、待ち時間が発生すると次のお客さんへの配達が遅れることになる。解決策を検討しているがなかなかうまくいかない。事業者さんがお客さんと交渉すると「これからは別の会社にする」と言われる。個々で交渉するというより組織で進めているというところでは。

大島議長（中部大学）

待ち時間について、過去はどうだったとか、いつごろからどうだといったものは、経験からはどうですか。

西村委員代理（日本路線トラック連盟東海地区連盟）

そこまでは把握していない。付帯作業を含めると長くなっていると思う。

山本委員（名海運輸作業(株)）

海上コンテナも非常に待ち時間が多い。以前調査したところ、拘束時間の4割くらいが待ち時間、ひどいと5割が待ち時間というところもある。過労運転につながるような拘束時間を分析していくと手待ち時間が非常に多い。例えば、1日16時間働かせました。そのうちの6時間7時間待っている。手待ち時間で拘束時間が長くなっている。その結果、行政による指導ということにもなる。メーカー（荷主）を含めて改善策を検討し何時間以上たったら割り増しを出していただくようお願いをし、また港側へは待機時間を時間をかけて減らしたということは行ってきた。

末端だけで話をしてはだめ、メーカーや元請を巻き込んで検討しないと解決とはならないのではないか。

大島議長（中部大学）

メーカーからは割り増しは出たのですか。

山本委員（名海運輸作業(株)）

1社で交渉というのは難しいので、そこへ出入りしている業者を巻き込んで要望したところわずかではあるが出してくれたが、無駄なお金であるとして半年後にシステムを変えて人員を増やすなどの対策を採っていただきかなり改善していただいた。荷主とつながりができている事業者は出ているが、全部ではない。そこでもらえてももらえなくても請求だけはしようということでみんなで話し合っている。

小池委員（中部トラック協会）

海上コンテナは、縦系がしっかりしている。しかし、食品などはバラバラでなかなか難しいのかな。付帯作業は行って当たり前、しかしコストにはつながらない。限られた拘束時間のなかで待ち時間が増えるということは、安全運行に大きな影響をもたらしているのも事実ではないかと思う。

大島議長（中部大学）

外国に比べ日本の運送事業者・運転手が行う作業が多すぎる。アメリカは契約で細かく決められているため、運転手は、運ぶだけ後は次の作業員が行うなどの分業となっている。組織力をもって対応しないと解決に向かわないということです。今

回の意見も参考に事務局と考えていきたい。もう少し議論したいが次の議題もありますので事務局お願いします。

【議題3】燃料サーチャージの設定状況報告

事務局

資料3-1、3-2、3-3により説明

- ・サーチャージの届出状況
- ・全国アンケートの概要報告

菅原委員（(社)中部経済連合会）

平成20年は大きな変動があったため臨時に設けられた制度だと思っている。燃料費が高くなったからどうするかというとアクセルの踏み方・ルート・少しでも安いスタンド・低燃費車への買い換えなどの努力ができるのは運送事業者で荷主は何も出来ない。荷主は少しでも安いところを選ぶ。これは普通のこと。

西村委員代理（日本路線トラック連盟東海地区連盟）

サーチャージ導入により、以前は運賃改定が非常に困難であったが、運賃改定の相談に応じて頂けたり、全ての荷主ではないが導入を認めて頂いた荷主、また、導入は認めて頂けなかったが運賃改定をして頂いた荷主もあり成果があったのではないかと思います。今後ともご支援をお願いします。

金澤トラック輸送パートナーシップ推進官（国土交通省）

国土交通省においては、燃料に係るコストを別立ての運賃設定とする燃料サーチャージ制について、平成20年3月のガイドライン策定以降、トラック事業者に対し、周知・普及を図るとともに、経済・荷主団体等に対し、その導入に関する協力要請を行ってきた。その結果、策定以前はわずか29件であった届出件数が、現在4,933件に至っています。

平成20年秋におきたリーマンショック後の世界的な景気後退の下、軽油価格はいったん下落を見ましたが、その後、再び上昇し、現在も高い水準で推移しており価格の負担がトラック事業者に重くのしかかっている。

燃料サーチャージの導入やそれに基づく転嫁等につきましては、トラック事業者がコストを適切に把握し、各々の荷主の理解を得る努力をしていくことが先決だろうと思われませんが、私どもの立場からもトラック事業の現状、ガイドライン及び燃料サーチャージ制の趣旨等について荷主企業の皆様方にもご理解をいただき、適切なご対応をお願いしたい。

安田委員代理（西濃運輸(株)）

私共の会社は、この制度が非常に役に立っている。荷主さんに話をしやすい。全

での荷主さんが応じてくれているわけではないが、サーチャージの届出運賃あるいは半分ならとっていただければいい。適正な運賃がもらえていけば必要ないかもしれないが、もらえていない現状では役に立つ制度だと思っている。

大島議長（中部大学）

利用できるものは利用していただきたい。

この会議を大事にしながら、もう少し現場の実態を把握しながらヒアリング等もかさねてやっていきたいと思えます。

事務局

今回は一部の運送事業者についてヒアリング等を行いました。他の運送事業者の実態や倉庫・物流事業者の実態などできるだけ現場に行き状況を確認し、そのうえで意見交換の場を設けられるようにしたい。その結果等を次回のこの会議で報告できればと考えています。

岡村委員（岡村運送(株)）

協同組合を作ってインターネットを利用した求貨求車システムに取り組んでいる。また、燃料の共同購入も行って少しでも安い燃料が確保できるようになった。

大島議長（中部大学）

実のある会議になったのではないかなと思います。ただ、課題解決となると一朝一夕になんとかかなるというものではないという認識も共有できたと思います。地味ですが、こういう会議を何度も重ねながらやっていきたい。

次の議題を事務局からお願いします。

【議題4】その他「規約改正」について

事務局

現在の規約では、WGは委員により構成するとなっているため、もう少し動きやすくするため改正を考えている旨報告。

5. 閉 会