

適正取引に向けた取組等について

1. 適正取引に係る行政の取り組み
2. 平成22年度税制改正及び予算について
3. トラック産業の将来ビジョンに関する検討会について

平成22年3月29日
国土交通省関東運輸局

1. 適正取引に係る行政の取り組み

① パートナシップ会議の開催

【国土交通省本省】 第1回平成20年5月28日、第2回11月17日、第3回3月18日、第4回平成21年6月17日に開催

運輸局

運輸支局

北海道	東 北	関 東	北陸信越	中 部	近 畿	中 国	四 国	九 州	沖 縄
第1回 20. 7. 31 第2回 20. 12. 24 第3回 22. 2. 25	第1回 20. 7. 18 第2回 21. 3. 26 第3回 22. 2. 23	第1回 20. 7. 28 第2回 21. 3. 25 第3回 21. 9. 11 第4回 22. 3. 29	第1回 20. 6. 27 第2回 21. 3. 2 第3回 22. 1. 18	第1回 20. 7. 11 第2回 21. 2. 17 第3回 21. 3. 18 第4回 21. 12. 4	第1回 20. 7. 9 第2回 20. 9. 24 第3回 22. 2. 10	第1回 20. 7. 7 第2回 21. 9. 29		第1回 20. 6. 20 第2回 21. 6. 19	第1回 20. 8. 22 第2回 21. 3. 10 第3回 21. 11. 16
	山形 21. 7. 23 21. 12. 11 秋田 21. 11. 17 青森 22. 1. 26 福島 22. 3. 17 岩手 22. 3. 24	山梨 20. 9. 17 21. 6. 24 茨城 20. 10. 9 21. 7. 22 埼玉 20. 10. 14 21. 6. 23 栃木 20. 10. 20 21. 9. 8 群馬 20. 10. 29 神奈川 20. 10. 31 21. 9. 25 千葉 20. 11. 5 22. 2. 9	石川 20. 12. 17 22. 2. 17	岐阜 21. 1. 14 福井 21. 3. 9 22. 3. 1 三重 21. 3. 12 22. 3. 8 事業者 懇談会 20. 11. 19 荷主 懇談会 21. 2. 5	京都 20. 8. 26 滋賀 20. 9. 1 兵庫 20. 9. 11 奈良 20. 9. 29 和歌山 20. 10. 15	鳥取 22. 3. 12 島根 22. 3. 9 岡山 22. 3. 2 山口 22. 1. 14	愛媛 20. 7. 31 22. 3. 25 高知 20. 8. 22 22. 3. 12 徳島 20. 9. 3 22. 3. 10 香川 20. 9. 10 22. 3. 25	鹿児島 21. 7. 29 佐賀 21. 7. 31 宮崎 21. 9. 7	

地方におけるパートナーシップ会議の概要

- ① 燃料高騰に対する取組みの方策についての意見交換
- ② ガイドライン等に関連する施策の取り組み状況についての意見交換
- ③ トラック運送における下請・荷主適正取引の推進についての意見交換
- ④ 燃料サーチャージ制の導入、適正取引の推進の意見交換
- ⑤ 望ましい取引形態普及のための今後の促進策等の意見交換
- ⑥ トラック業界の状況及び課題についての意見交換
- ⑦ 荷主側からの現状と課題についての意見交換
- ⑧ それぞれの視点からの問題提起及び行政に望むことなど
- ⑨ 安全・円滑な物流活動維持をするための意見交換
- ⑩ 受付システムによる待機時間の把握について
- ⑪ トラック運送事業の原価計算に関する取り組み

② パートナースhip構造改善実証実験調査

調査の目的及び方針

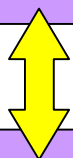
貨物自動車運送事業者の長時間にわたる車両の待機や路上駐車等の問題は長時間労働、コスト負担増、交通環境問題などの発生につながっているが、運送事業者側の努力のみでは解決することが困難な場合が多く、関係者の共通の課題となっている。

そこで関東運輸局では貨物自動車運送事業者と荷主、その他の関係する事業者が連携して、実証実験を行い問題点を検証し、手待ち時間を改善する方策を検討する。

具体的には物流センタを運営する運送事業者（竹内運輸工業株式会社）とセンターに納品を行うベンダー（問屋）、下請け運送事業者等関係者の協力を得て下記の実験を行う。また、並行して同様の取り組みを行っている事例の調査も行い、実証実験の結果と合わせて効果検証し、手待ち時間等問題点を改善するための方策・提言を取りまとめる。

実験1

荷主・運送事業者・集配センタ間の事前情報伝達に基づく輸送計画の効率化及び受付時間の短縮、受付集中時刻等データの収集（QRコード付き伝票を用いた帳票受付システムを利用）



双方のデータを利用した効率的な配車の実現（納品時間の分散化等）

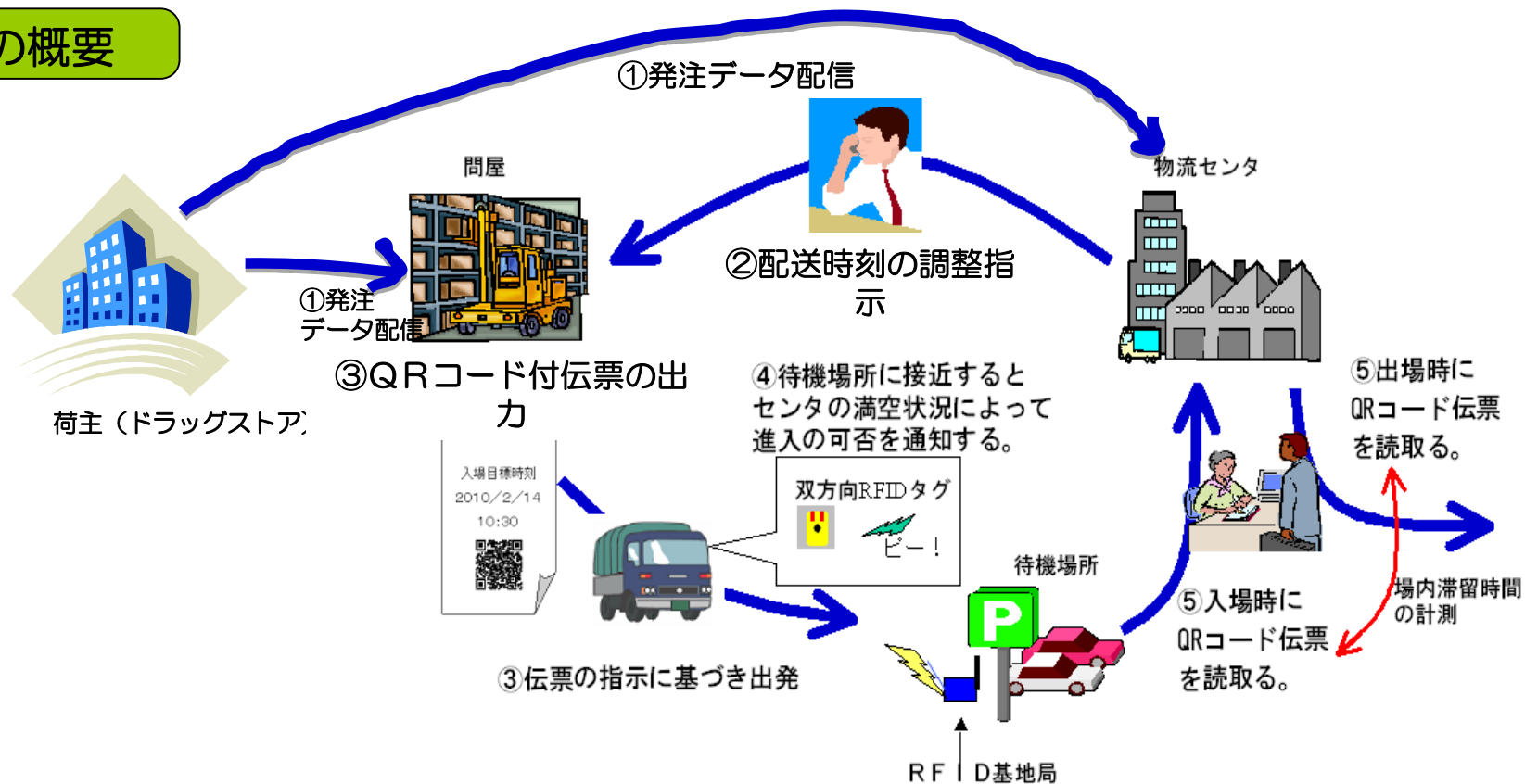
実験2

物流センター混雑時における路上駐車、迂回運行の防止（双方向RFIDを用いたトラック入場管制システムによる待機場の入退場管理の効果検証）

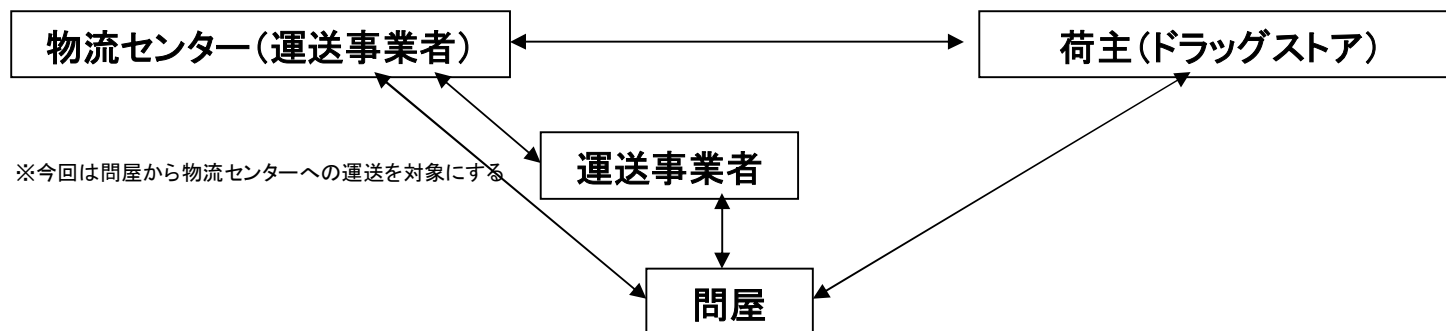
※QRコード・大量の情報を小さなスペースで扱え、高速で読み取りのできる2次元バーコード

※双方向RFID・情報を記録する小型のICチップとアンテナを搭載したタグを用いて情報をやりとりするシステム

実験の概要



実験におけるパートナーシップ関係



実験結果及び報告書の取りまとめ

1. 実験効果等

- 関係者間のコンセンサスの形成

- QRコード付伝票を用いた帳票受付システムの利用



簡便な方法で集中時間等のデータの把握、関係者への具体的な提案が可能

- 待避所の設置及び双方向RFIDを用いた入場管制システムの利用



恒常的あるいは予測できない車両集中時の路上駐車、迂回運行の防止、待避所の効果的な運用が可能

- その他の取り組み
問屋間による共同配送、カゴ車の有効利用

☆ 今後は、実用化に向けての検討(システムの活用、全体的なパートナーシップの構築)

2. 調査の取りまとめ

- トラック事業者及び物流業界団体等の取組み事例整理
- 課題全体の整理、改善方策等の提案

☆ 今後は荷主、物流センター等、関係者に対して手待ち時間解消に向けて継続的な働きかけ(H・P、全国のパートナーシップ会議等の活用)

③ パートナースhip構造改善実証実験補助事業

荷主等とのパートナーシップ(複数事業者によるアライアンスを含む)を構築し、事業の構造改善に資する実証実験

	管轄支局	実証実験の名称	主な事業内容
A	神奈川	車両の荷室改造による運送の効率化	当該事業者が行っているブリキ空き缶の輸送について、荷台構造を改良することにより、積載効率(積載できる個数)を向上させ、運行回数の削減を図る。
B	栃木	物流システム構築による配送車両台数の削減と、一般車による保冷輸送実験	現在の物流上の問題点を検証し、新しい効率的な物流システムを導入する(固定型の配送ルートから物量に応じた配送への転換)ことによりコスト及び、環境負荷の低減を目指す。また冷蔵冷凍車、保冷車といった特別な車両を使わず保冷剤を使用して温度管理の必要な食品の輸送を行いコスト削減を図る。
C	茨城	地球環境に優しい新しいバイク輸送	一般貨物とオートバイの輸送が併用できる車両を制作し、荷主と運送事業者共通の問題点であるバイク専用車の不足や、積み卸しの効率化等の問題点を解消するもの。
D	神奈川	国際海上コンテナ輸送における「偏加重コンテナ警戒システム」の実用性の検証、分析及び改良	コンテナの転倒事故防止に繋がるコンテナ偏加重を把握するシステムの実用性を検証する実験を行い実用化を目指すもの。
E	千葉	物流業務一括請負による配車台数の削減	荷主から受注業務、配車業務、倉庫内作業を一括して請負い一元化をすることにより、運行車両を削減し輸送効率の改善を図る。
F	茨城	荷主との受発注電子データ共有化による輸送の効率化	紙伝票による受注データを電子データ化することにより配車業務の効率化及び積載効率の向上を図る、また紙資源の無駄を解消する。
G	埼玉	荷主とのパートナーシップによる輸送効率化(プロパンガスのバルク供給化)	プロパンガス供給事業者(荷主)と運送事業者が協力し、プロパンガスのボンベによる小口配送をバルク輸送化しての輸送効率の向上を図るもの。
H	東京	低温管理日配食品の共同配送	複数荷主の在庫管理を行い積み合わせ運行を行うことにより輸送の効率化を行いコスト削減とCO2の削減を図る。
I	東京	輸送管理業務支援システム導入による輸送効率向上	グループ会社(申請人の他5者(中部運輸局管内))が共通の輸送管理業務支援システムを利用し共通管理を行い、情報を共有し協働して改善に取り組むことにより運行効率の向上を図る。
J	東京	カラーコードを使用した作業の省力化・迅速化及びコスト低減	荷主企業の協力を得て荷物の管理にリフレクティブカラーコードシステムを利用し物流の効率化を図る実験を行い実用化の検証を行う。
K	東京	東西間幹線輸送の中継化による輸送効率化実証実験	中継地点において被牽引車を交換しそれぞれの出発拠点に戻るにより運行距離を短縮し、乗務員の拘束時間の短縮とCO2の削減を図る。
L	東京	輸送効率の改善と環境負荷軽減に向けての実証実験	デジタルタコグラフを利用して現状の運行の問題点を探り、運行経路の見直しや運転者の技術向上により燃料消費量の削減等を図る。
M	東京	物流量の急減によって下落した混載輸送の輸送体系見直しのための実証実験	混載の最適パターンを探り、輸送体系を見直し効率化を図る。
N	東京	太陽光発電での冷房機運転によるCO2排出量削減および停車中の運転室の快適性向上の実証実験	太陽電池によりトラックの冷房機を運転し、停車時の排出ガス削減及び燃料消費量の削減を図る。
O	埼玉	動態管理システム導入による輸送効率の改善及び環境負荷軽減	車両動態管理システムを導入し荷主、運送事業者が情報を共有し、運行経路、運行スケジュールの最適化を図ることにより車両運行効率を向上させ、コスト削減、CO2削減を実現する。

※関東運輸局管内においては上記15者(申請は17者)に対し約4,100万円を補助

④ 貨物自動車の安全対策普及事業

貨物自動車運送事業法に規定する貨物自動車運送事業を経営する者、貨物自動車運送事業者が加入する協同組合又は等事業に関わる荷主事業者等のパートナーシップによる安全対策事業に対する補助事業

申請概要(関東分)

	管轄支局	事業の名称	事業の形態	主な事業内容
A	東京	パートナーシップに基づく運転者の集荷納品時の安全性向上対策と労働負荷軽減による運行の安全確保	パートナーシップ型	安全に荷台のシート掛けができる施設を設置し、作業安全を向上させることにより、余裕ある運行時間を設定し、運行の安全確保、事故率の低減につなげることを目的とする。
B	東京	輸送安全メールの配信事業（事業協同組合）	アライアンス型	運転者に対し、安全運行のヒントとなるようなメールを配信することにより安全に対する意識の向上を図り、事故防止に繋げる。
C	東京	カーナビ連携位置情報管理ASPサービスを活用した貨物自動車の交通事故低減化事業	パートナーシップ型	カーナビ連携位置情報管理ASPサービスを活用し、事故多発地点等の情報化を行う。この情報を荷主企業、運行管理者で共有、適切な運行計画を立案し、運転者が安全運行に集中できる運転環境を構築する。
D	茨城	映像を使用した危険予知訓練及び安全浸透意識調査による安全プログラム事業	パートナーシップ型	ドライブレコーダーを活用した危機予知訓練及び、アンケートによる安全浸透意識調査による社内のリスク分析を行い事故の削減を図る。
E	神奈川	自社営業所の傭車乗務員、自社乗務員のアルコールチェック100%実施体制の確立事業	パートナーシップ型	関係する事業者が協働して高精度アルコールチェッカーを導入し、自社のみならず傭車の運転者にも精密なアルコールチェックを実施する体制を確立する。
F	神奈川	アルコールチェッカー導入事業	パートナーシップ型	荷主との協働により高精度アルコールチェッカーを導入し、事故防止を図る。

※関東運輸局管内においては上記6者に対し約1,000万円を補助

2. 平成22年度税制改正及び、予算について

運輸事業振興助成交付金制度の継続

【運輸事業振興助成交付金制度】

昭和51年度税制改正により軽油引取税の税率が引き上げられた際、課税技術上営業用と自家用の格差の設定が困難であったことから、営業用トラック・バスの輸送力の確保、輸送コストの上昇の抑制等を図るため、所定額を都道府県から都道府県トラック協会・バス協会等に交付し、国が地方交付税による財源措置を講ずることとした制度。

主な用途

適正化対策
(適正取引推進、過積載・過労運転防止)

★貨物自動車運送事業適正化対策

○年間巡回事業所数：約3万2千箇所
その他パトロールを実施

安全対策 (交通事故防止)

○運転者の交通安全教育研修
○トラックステーション維持・管理
○事故対策機器導入助成
(ドライブレコーダー等)

環境対策 (地球温暖化・大気汚染)

○NOx・PM法車両代替融資に係る
利子補給
○低公害車導入助成
○省エネ機器導入助成 (EMS等)

要望

軽油引取税の実質的な当格差を維持し、中小トラック事業者の適正化対策、安全対策、環境対策等を的確に推進するため、トラック事業者のみならずドライバー等も強く要望している運輸事業振興助成交付金制度の継続が必要である。

平成22年度税制改正大綱

6. 消費課税

(5) その他

〔地方税〕

② 軽油引取税に係る運輸事業振興助成交付金の仕組みは、従来通り継続することとします。

中小企業投資促進税制の延長(所得税、法人税、法人住民税、法人事業税)

中小企業者の設備投資を促進するため、中小企業者がトラック(車両総重量 3.5t以上)、内航貨物船(取得価額の75%が対象)、機械等
を取得した場合の特別償却制度又は税額控除制度

○所得税・法人税：特別償却30%又は税額控除7%

(対象設備：トラック、内航貨物船、機械装置、器具備品、
ソフトウェア)

平成22年度税制改正大綱

3. 法人課税

(3) 租税特別措置等

〔国税〕

(延長・拡充等)

① 中小企業投資促進税制の適用期限を2年延長します(所得税についても同様とします。)

参考：本税制の効果

トラック車両等の
導入・代替の促進



- ・トラックの代替促進により、環境負荷の軽減等に寄与
- ・幅広い関連業界への経済波及効果を通じて中小企業の景気回復に寄与

平成22年度予算(トラック関係)

◎低公害車普及促進対策

概算額:1,040百万円

地球温暖化対策、大都市地域等における大気汚染対策等の観点から、トラック・バス・タクシー事業者を中心に、CNGトラック・バス、ハイブリッドトラック・バス・タクシー、電気自動車の導入に対する支援を行うことにより、環境対応車の普及を促進し、地球温暖化対策、大気環境等の改善等を図る。



補助対象(※1)	補助率
新車の導入	
CNGトラック・バス	車両本体価格の1/4 又は 通常車両価格との差額の1/2
ハイブリッドトラック・バス(※2)	
電気自動車	
ハイブリッドタクシー	
使用過程車のCNG車への改造	改造費の1/3

(※1)最低台数要件 原則 バス:2台 トラック:3台
(※2)新長期基準よりNOx10%・PM50%低減した車両

CNG(圧縮天然ガス)トラック・バス

- PMは排出せず、NOxは5割以上低減
- CNGスタンドが必要



ハイブリッドトラック・バス・タクシー

- 内燃機関とモーターの2つの動力源を持つ
- 新たなインフラ整備の必要がない



電気自動車

- NOx・PM, CO2排出ゼロ



<参考>環境対応車購入補助

H21 2次補正:30,500百万円

<重量車>(トラック・バス等)

要件	小型 (3.5tクラス)	中型 (8tクラス)	大型 (12tクラス)
①経年車の廃車を伴う新車購入補助 (車齢13年超車から新長期規制適合車へ)	40万円	80万円	180万円
②経年車の廃車を伴わない新車購入補助 (2015年度燃費基準達成かつ重量車☆)	20万円	40万円	90万円



事故防止対策支援推進事業

概算決定額: 678百万円

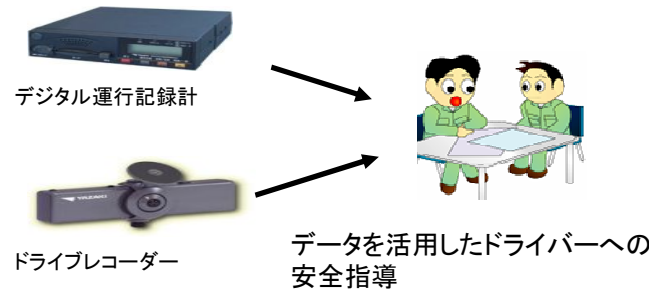
安全対策に意欲のある事業者を支援し、安全プランに掲げる事故削減目標の確実な達成を図るため現行の「先進安全自動車(ASV)普及促進対策事業」の補助対象を以下の通り拡充。

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援 従前の衝突被害軽減ブレーキに加え、ふらつき警報等、補助対象を拡大

●先行車両に近づく場合



2. 運行管理の高度化に対する支援 デジタル運行記録計、ドライブレコーダー導入に対し支援



3. 社内安全教育の実施に対する支援 外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援



国際コンテナトレーラーに係る事故防止対策推進事業

概算決定額: 33百万円

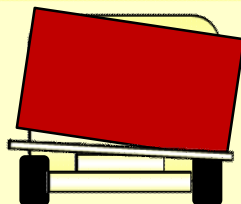
国際海上コンテナトレーラーの陸上輸送における安全性の向上を図るため、関係者とともに以下の調査を実施。

トレーラー車両の横転実験の実施

車両の横転限界の計算

偏荷重の目安の設定

コンテナ内貨物の偏りが横転事故の一因になっているとの指摘を踏まえ、陸上輸送の安全に支障を及ぼす偏荷重の範囲を明確化



安全運転速度の目安の設定

制限速度内でも事故が発生していることを踏まえ、特に、カーブ、交差点等における安全運転速度の目安を設定

