

## 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 次 第

1. 日時：平成21年3月18日（水）14：00～16：00
2. 場所：名古屋合同庁舎第一号館 11階共用大会議室
3. 議事：
  - （1）最近の状況等について
  - （2）パートナーシップ中部宣言2009（案）について
  - （3）その他

### 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

－資料－

平成21年3月18日

自動車交通部貨物課

資料1 パートナーシップ会議の開催状況

資料2 トラック運送事業の現状

資料3 トラック輸送適正取引に関する相談事例

資料4 トラック運送事業者の原価計算に関する取組み

資料5 パートナーシップに関連する予算

資料6 第2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 議事録

資料7 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(案)

資料8 課題及び今後の取組方針(案)について

中部トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議 委員名簿・出席者名簿

平成21年3月18日  
名古屋合同庁舎第1号館11階会議室

	機関代表者	組織名	役職	委員名	出席者役職	出席者名
1	学識経験者	中部大学	教授	大島 俊一	教授	大島 俊一
2	マスコミ関係	(株)中日新聞社	社会部部长	臼田 信行	社会部部长	臼田 信行
3	経済団体・荷主	(社)中部経済連合会	常務理事	大野 睦彦	開発部部长	奥田 茂
4		名古屋商工会議所	企画振興部長	成田 多喜夫	企画振興部長	成田 多喜夫
5		トヨタ自動車(株)	資材・設備調達部 資材・物流室 物流グループ グループマネージャ	重松 正彦	資材・設備調達部 資材・物流室 物流グループ 主任	角野 啓太
6		愛知県経済農業協同組合連合会	経営企画部部长	権田 博康	経営企画部管理担当課長	河合 成典
7		(社)中部産業連盟	副会長総合事業本部長	竹内 弘之	プロジェクトマネージャ	関谷 博之
8	消費者団体	愛知県女性団体連盟	会長	加藤 愛子	事務局	古川 之己
9	労働組合	全日本運輸産業労働組合愛知県連合会	執行委員長	森田 和秀	執行委員長	森田 和秀
10	事業者団体	中部トラック協会	専務理事	伊藤 隆之	専務理事	伊藤 隆之
11		日本路線トラック連盟東海地区連盟	会長	山口 嘉彦	会長代理	堀江 繁幸
12	トラック運送事業者	名鉄運輸(株)	業務部部长	小野 英男		欠席
13		西濃運輸(株)	営業本部担当 取締役	大塚 委利	営業本部担当 取締役	大塚 委利
14		(株)阪急ロジテック	西日本営業部中部空港営業所所長	三辻 英昭	西日本営業部中部空港営業所所長	三辻 英昭
15		名海運輸作業(株)	取締役輸送部長	山本 敦	取締役輸送部長	山本 敦
16		トヨタ輸送(株)	取締役	手塚 俊雄	業務室渉外グループ グループ長	小久保 竜彦
17		岡村運送(株)	代表取締役社長	岡村 正治	代表取締役社長	岡村 正治
18	行政機関	中部経済産業局	産業部長	阿部 聡		欠席
19		愛知労働局	労働基準部長	天野 敬	労働基準部監督課長	原田 信男
20		中部運輸局	自動車交通部長	藤原 威一郎	自動車交通部長	藤原 威一郎
21		中部運輸局愛知運輸支局	支局長	羽根淵 義信	支局長	羽根淵 義信

# パートナーシップ会議開催状況

## パートナーシップ会議開催状況について

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 7月31日 第2回 12月24日	第1回 7月18日 第2回 3月26日	第1回 7月28日 第2回 3月25日	第1回 6月27日 第2回 3月2日	第1回 7月11日 第2回 2月17日 第3回 3月18日	第1回 7月9日 第2回 9月24日	第1回 7月7日		第1回 6月20日	第1回 8月22日 第2回 3月10日
		山梨 9月17日 茨城 10月9日 埼玉 10月14日 栃木 10月20日 群馬 10月29日 神奈川 10月31日 千葉 11月5日	石川 12月17日	岐阜 1月14日 福井 3月9日 三重 3月12日 事業者 懇談会 11月19日 荷主 懇談会 2月5日	京都 8月26日 滋賀 9月1日 兵庫 9月11日 奈良 9月29日 和歌山 10月15日		愛媛 7月31日 高知 8月22日 徳島 9月3日 香川 9月10日		

# トラック運送事業の現状

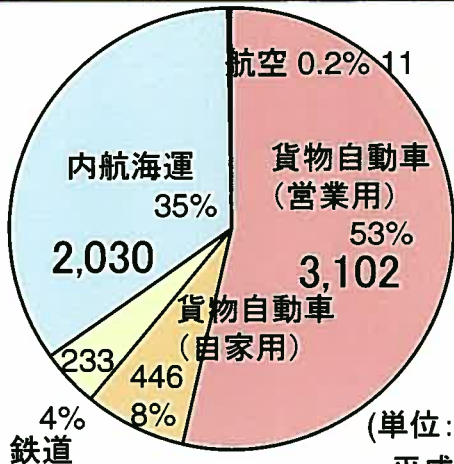
平成21年3月

国土交通省自動車交通局

# トラック業界の構造

## 国内貨物輸送量

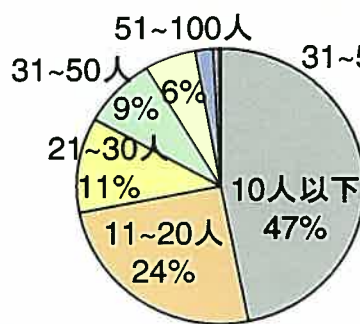
トラック輸送はわが国物流の基幹的輸送機関として国内貨物輸送の約6割を占める(トンキロベース)。



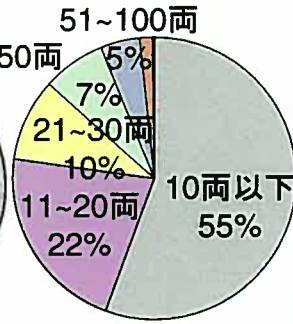
## トラック事業者の規模

事業者の99.9%が中小企業(資本金3億円以下又は従業員300人以下)の脆弱な業界体質。

### 従業員数別

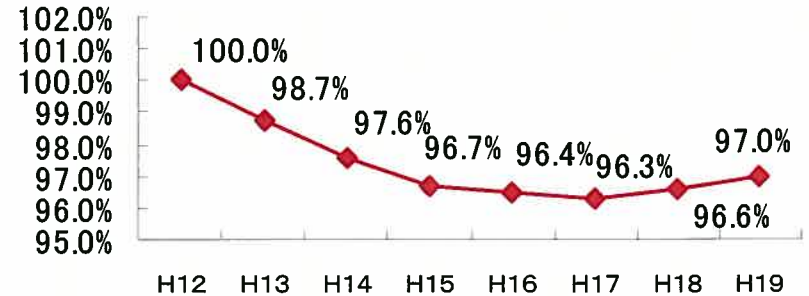


### 車両数別



## 運賃の低下

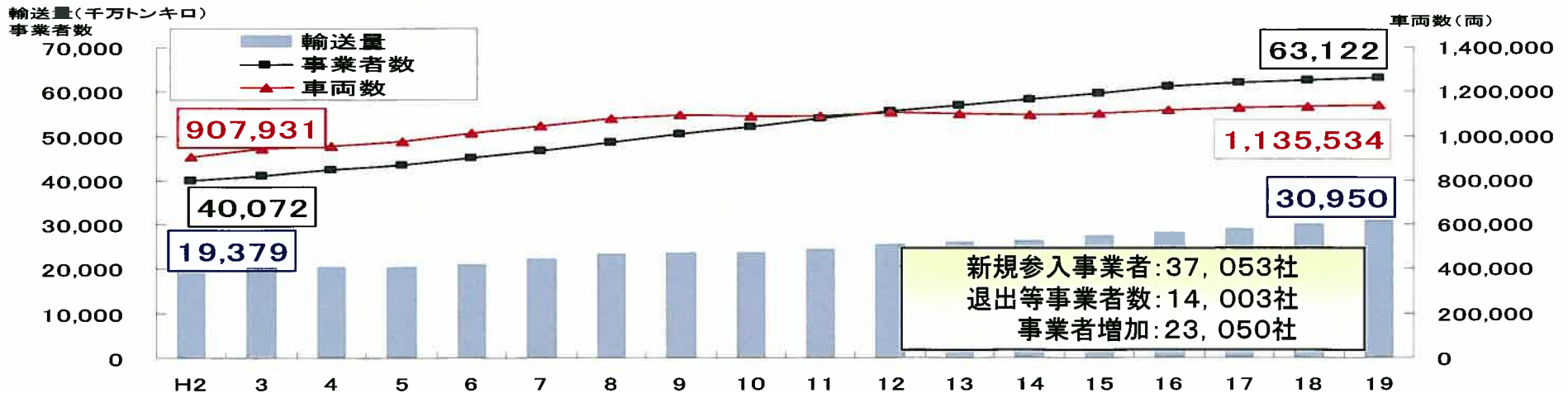
日本銀行「企業向けサービス価格指数」より試算



事業者数	売上高	総従業員数	車両数	有効求人倍率
63,122事業者	142,989億円	132万人	114万両	1.01倍

(事業者数、車両数：平成19年度  
売上高、総従業員数：平成18年度 国土交通省調べ  
有効求人倍率(貨物自動車運転者)：平成18年度 厚生労働省調べ)

## 事業者数・輸送量・車両数



## トラック事業における現下の問題

① 景気悪化による荷動きの減少

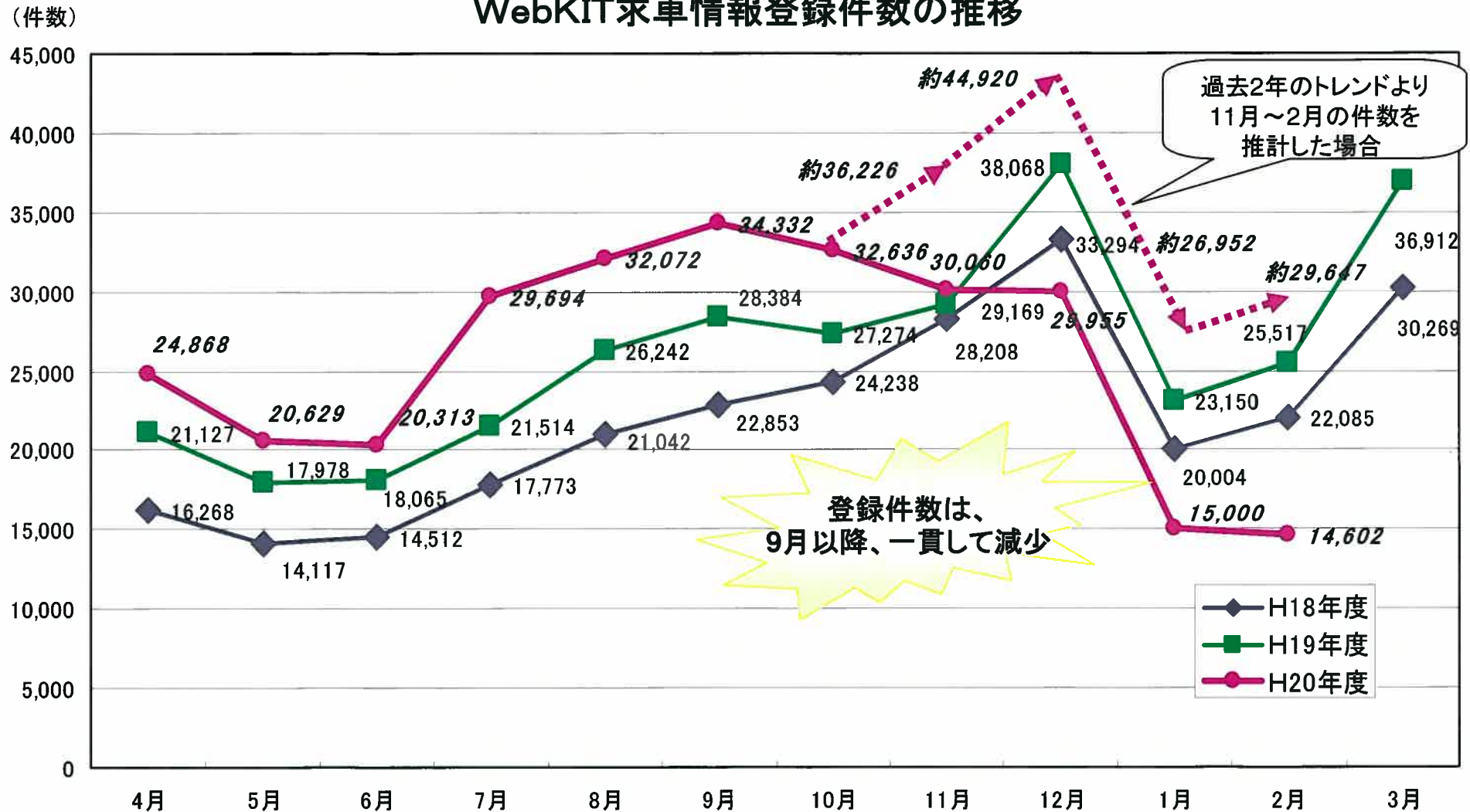
② 軽油価格の高止まり



# ① 景気悪化による荷動きの減少

## 荷動きの状況について

### WebKIT求車情報登録件数の推移



WebKIT・・・インターネットを利用してトラック運送事業者が求貨情報、求車情報を交換するネットワークシステム  
 出典：社団法人全日本トラック協会、日本貨物運送協同組合連合会「WebKIT稼働状況」

# トラック運送事業者の倒産状況

## 倒産件数及び負債総額について

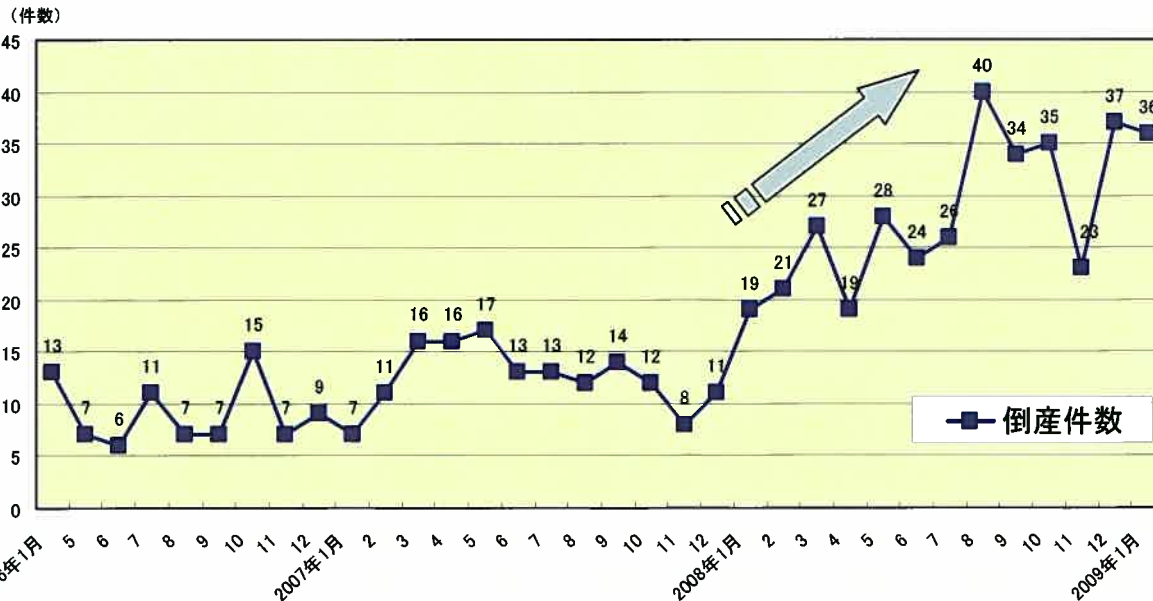
負債単位:百万円

月	2006年度		2007年度		2008年度	
	件数	負債総額	件数	負債総額	件数	負債総額
4	13	3,612	16	10,264	19	5,006
5	7	1,125	17	1,166	28	5,420
6	6	423	13	2,496	24	3,178
7	11	2,063	13	695	26	2,666
8	7	464	12	1,489	40	4,778
9	7	783	14	2,633	34	17,075
10	15	4,002	12	4,065	35	9,437
11	7	1,415	8	906	23	12,317
12	9	755	11	1,078	37	7,525
1	7	1,127	19	3,006	36	8,636
2	11	2,935	21	4,659		
3	16	3,259	27	7,012		
合計	116	21,963	183	39,469	302	76,038

対前年比  
比較

負債単位:百万円

月	前年		当年	
	件数	負債総額	件数	負債総額
2	11	2,935	21	4,659
3	16	3,259	27	7,012
4	16	10,264	19	5,006
5	17	1,166	28	5,420
6	13	2,496	24	3,178
7	13	695	26	2,666
8	12	1,489	40	4,778
9	14	2,633	34	17,075
10	12	4,065	35	9,437
11	8	906	23	12,317
12	11	1,078	37	7,525
1	19	3,006	36	8,636
合計	162	33,992	350	87,709



<対前年比>  
倒産件数 216% ・ 負債総額 258%

出典:帝国データバンク調査(H21. 2)

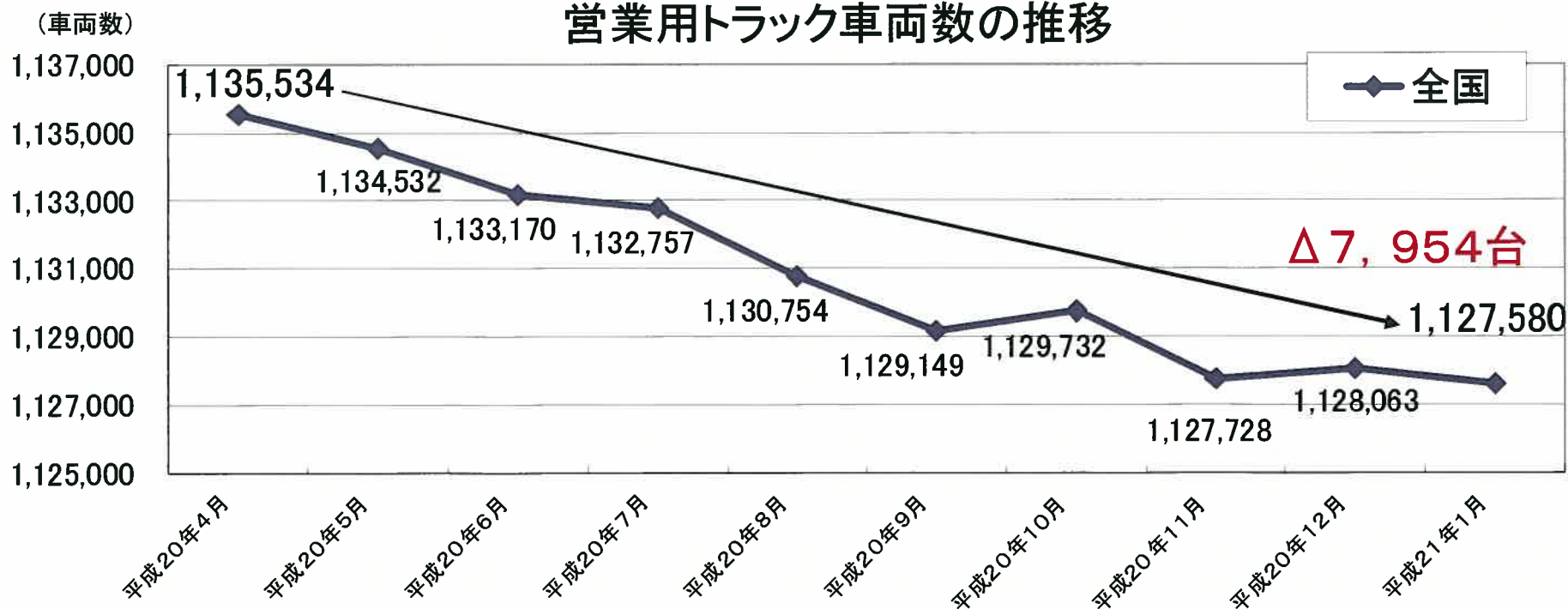
※調査対象(法的整理の事案のみ。自主廃業等は含まず。)

- ①負債額1000万円以上②会社更生法
- ③民事再生法④破産法⑤特別清算

## 平成20年度 全国月別運送事業者の参入・退出状況について(平成18年、19年度含む)

事業	項目	平成18年度	平成19年度	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計	
貨物自動車 運送事業 (貨物軽を 除く)	経営許可 (許可件数)	2,002	1,915	128	147	166	158	216	199	111	87	105	88	112	0	1,517	
	事業の廃止 (届出件数)	1,053	1,336	131	101	133	148	88	140	137	107	120	130	114	0	1,349	
												608					

### 営業用トラック車両数の推移



## ② 軽油価格の高止まり

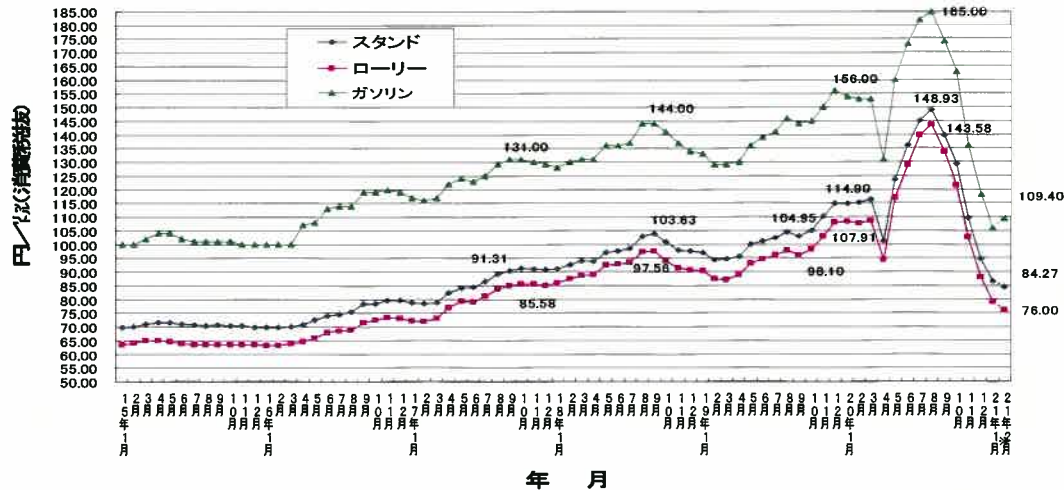
### 原油価格の状況

平成15年度に比べ、軽油価格が約51円/L上昇(約80%上昇)し、業界全体で約8,200億円の費用負担増が発生

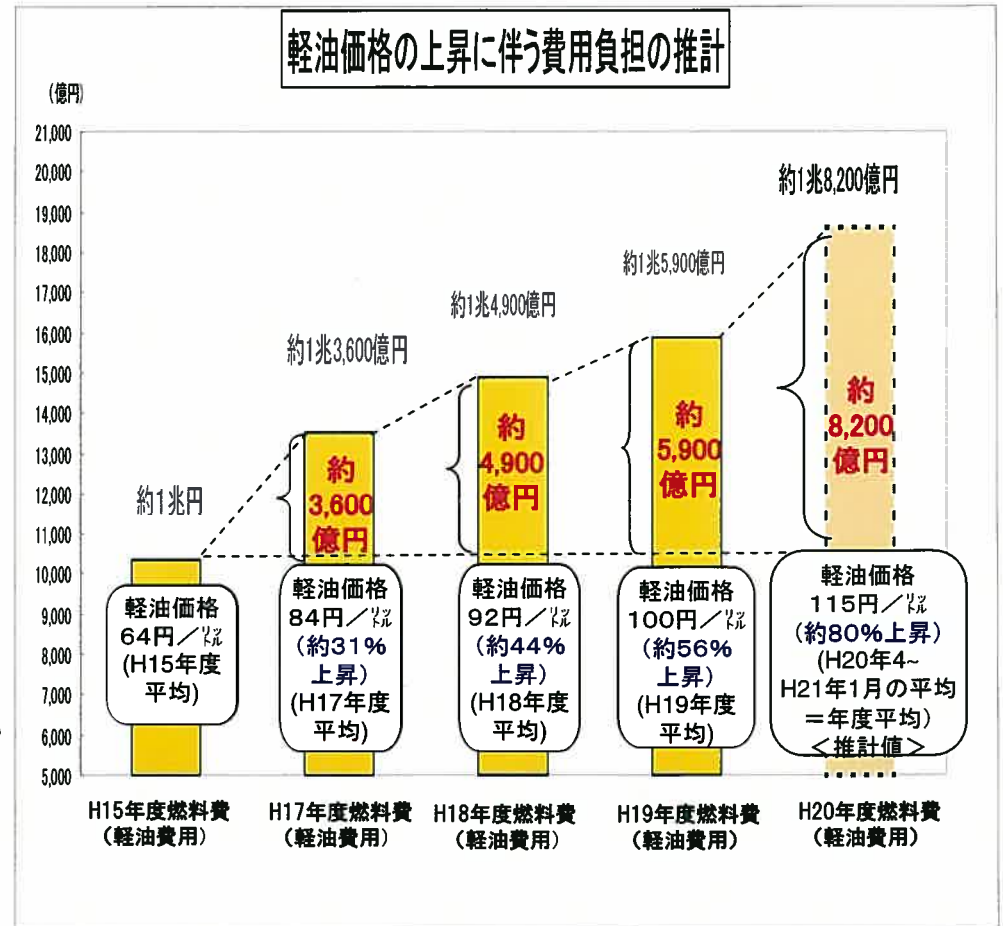
#### 原油価格の推移



#### ガソリン・軽油価格の推移



#### 軽油価格の上昇に伴う費用負担の推計



軽油価格1円/L上昇あたりの業界負担費用は約160億円

# トラック輸送適正取引に関する 相談事例

## 不適正取引の相談事例

### 〔不適正取引相談事例〕

#### ケース 1

- メーカーの物流子会社から運送を受託している。
- ・運送契約以外の業務の提供をさせられており、適切な費用負担がなされていない。
- ・契約期間中に物流子会社の営業所の移転があり、その移転に関し、移転費及び運賃変更の十分な協議が行われていない。
- ・繁忙期における運賃加算に関する再三の要請に応じてもらえない。

#### ケース 2

- 荷主に対し、軽油価格の高騰により燃料サーチャージ制の導入を要請した。
- ・現行の運送依頼台数より減便した見積書の提出を強要され、減便された。

#### ケース 3

- メーカーの物流子会社から運送を受託している。
- ・荷主から依頼される運賃より一定率の手数料が差し引かれ、決算期には一方的に手数料が引き上げられた。
- ・運賃交渉は荷主と直接行うよう物流子会社から指示された。
- ・物流子会社から書面による支払条件の提示はなされていない。

#### ケース 4

○元請との間で運送契約を締結している。

- ・運賃の支払いとは別に、事務手数料という名目で契約した運賃額から一定率を値引きされている。
- ・強制的に契約金額から減額することは法律上問題があるので調査していただきたい。

#### ケース 5

○荷主は、運賃の範囲内で商品の荷役作業を元請に任せている。

- ・契約を締結するときに、荷主はトラック運転手がフォークリフトの免許を取得していることを運送条件とする。
- ・商品の積荷・積卸に関わる作業料金は、全く支払ってもらえない状況である。

#### ケース 6

○元請から高額事故サポート保険に加入させられた。

- ・事故保険制度の名目で、合意がないのに運送契約額の一定率を控除されている。
- ・下請は高額貨物を運送していないので、元請が利益を得ていることになる。
- ・自社で他の保険に加入できるにもかかわらず、親事業者の保険に無理に加入させられている。

・全般的に、相談者は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。

・国土交通省としては、公正取引委員会地方事務所、地方経済産業局及び下請かけこみ寺等と連携して相談に対応するとともに、下請・荷主適正取引推進ガイドラインの普及啓発に努めていく。

# トラック運送事業者の原価計算 に関する取組み

社団法人 東京都トラック協会



# 原価意識向上の必要性

- 世界的な景気低迷の影響で、荷動きの鈍化が避けられない情勢となっていますが、不況の時こそ原価意識を強く持ち、車両1台当たりの生産性を高めることが求められます。
- このたび、誰でも簡単に操作できる「武田式運送原価計算システム」が武田ロジスティクス研究所(代表＝武田正治武蔵工業大学名誉教授)により開発されたので、これを活用し、会員事業者各社の生産性向上を通じた経営改善に資することとしました。

## 武田式運送原価計算システムの概要①

武田式原価計算システムは、中小・小規模事業者でも容易に自社の原価と売上げ(運賃)を比較・計算して日々の収支を自己チェックし、経営の実情を把握することを通じて経営者の意識改革を促すことが目的です。

車両情報		人事情報		日次実績	
車両ナンバー	品川 111 あ 1111	固定給	216200 円/月 ?	日時	2009 年 02 月 18 日
車両購入価格	540 万円(税抜)	月割賞与	50300 円/月 ?	走行キロ	km
最大積載量	4 トン	月割退職金	9588 円/月 ?	勤務時間	時間
総重量	8 トン	諸手当	30000 円/月 ?	軽油単価	円
車両耐用年数	7 年 ?	法定外福利厚生比率	3.2 % ?	高速道路利用料	円
燃料消費率	5.6 km/l ?	歩合給単価	0 円/km ?	売上げ	円
オイル費係数	1 円/km ?	時間外単価	1500 円/時 ?		
修繕費係数	6.5 円/km ?				
タイヤチューブ費係数	3 円/km ?				
車両保険料	0 円/月 ?	管理情報			
搭乗者保険料	0 円/月 ?	月当たり稼働日数	21.3 日/月 ?		
対人保険料	9000 円/月 ?	一般管理費率	13 % ?		
対物保険料	0 円/月 ?	諸費用	0 円/月 ?		

車両情報として車両購入価格や任意保険料など、人事情報として固定給や諸手当など人件費データ、管理情報として月当たり稼働日数および一般管理費率等をあらかじめ入力しておけば、1日の走行キロ、勤務時間、軽油単価、売上げ(運賃)を入力するだけで、車両毎に日々の収支を把握できます。また、あらかじめ標準的な原価データが用意されているため、簡単にモデル的な計算をすることが可能です。

## 武田式運送原価計算システムの概要②

毎日この車両は赤字か、黒字かということをご自己チェックして下さい。赤字の場合には、その原因がどこにあるのかを検証し、社内で車両運行の効率化を図ったり、荷主に運賃値上げを要請したりする、きっかけ作りがこのソフトの狙いです。

総原価	30458	固定費	21340	変動費	4957	営業利益	1542
-----	-------	-----	-------	-----	------	------	------

固定費	
固定的賃金	
固定給	10150
賞与	2362
退職金	450
諸手当	1408
固定的福利厚生費	
法定厚生福利費	2083
法定外厚生福利費	460

税金	
自動車重量税	88
自動車税	115
自動車取得税	98
車両減価償却費	
車両減価償却費	3428
保険料	
車両保険料	0
搭乗者保険料	0
対人保険料	423
対物保険料	0
自賠責保険料	276

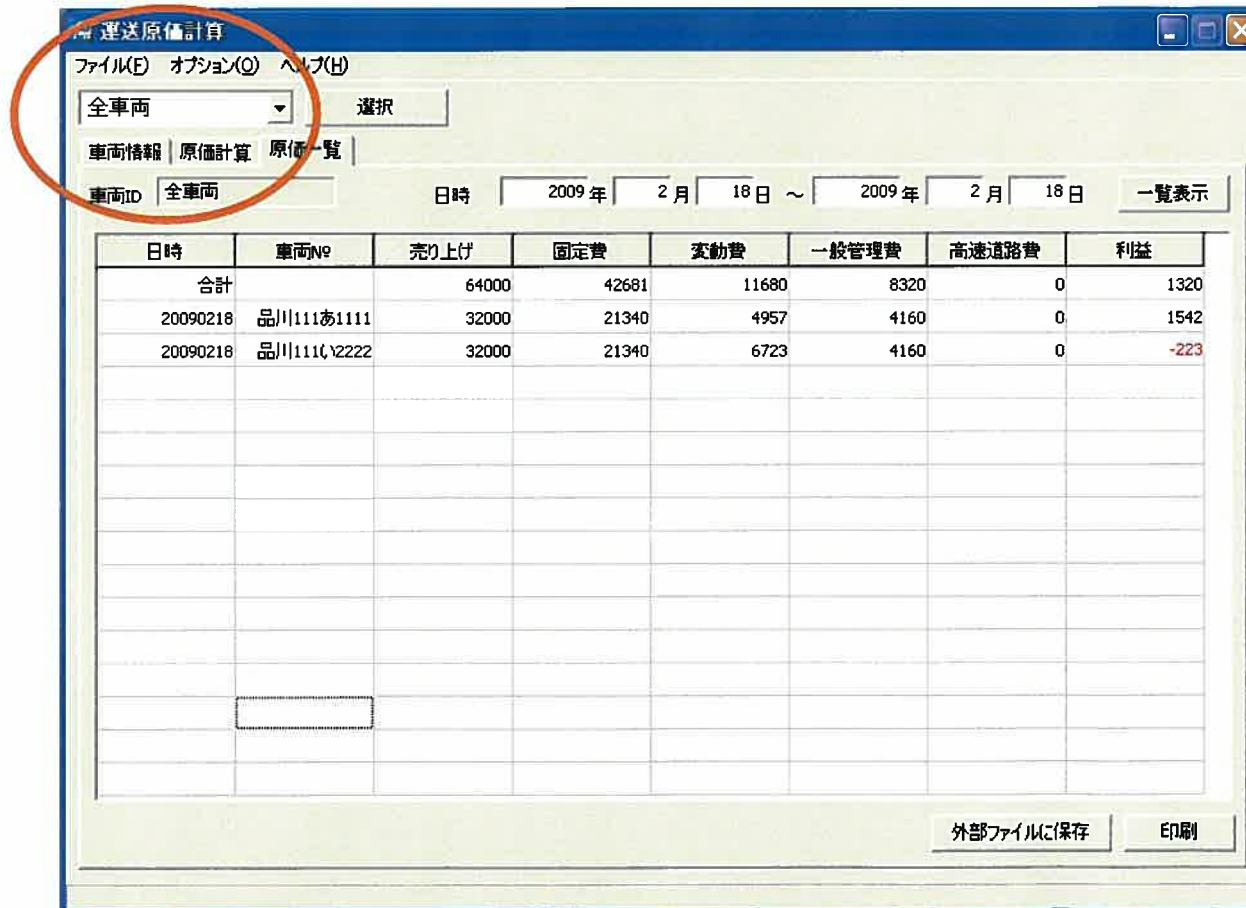
実動費	
実動的人件費	
距離歩合給	0
所定外時間給	0
実動的福利厚生費	
法定厚生福利費	0
法定外厚生福利費	0
車両維持費	
燃料費	2857
修繕費	1300
タイヤチューブ費	600
オイル費	200

その他	
諸費用	0
高速道路利用料	0
一般管理費	4160
売り上げ	32000
利益率	4.8

車両情報画面でデータの入力を終え、登録ボタンを押すと、自動的に原価計算画面が開き、その車両の1日の原価の詳細と総原価、営業利益、営業利益率などが瞬時に計算されます。営業利益が赤字の場合は赤い字で表示されます。

### 武田式運送原価計算システムの概要③

本ソフトウェアは、これまで原価計算になじみが薄かった小規模トラック運送事業者のための、いわば原価計算「入門編」として開発されたものです。荷主が提示する「運賃ありき」の世界から脱却し、コンプライアンスを基本とした正当な原価を意識することで、実運送を担うトラック運送業界全体の底上げにつながることを期待されます。



日時	車両No	売り上げ	固定費	変動費	一般管理費	高速道路費	利益
合計		64000	42681	11680	8320	0	1320
20090218	品川111あ1111	32000	21340	4957	4160	0	1542
20090218	品川111い2222	32000	21340	6723	4160	0	-223

原価一覧タブでは、日々入力した車両毎のデータを一定期間内で集計することや、営業所毎の全車両のその日1日の収支を簡単に集計することができます。そして、そのデータは、CSV形式のファイルで保存が可能のため、エクセルを使って本社で一括管理するなど、各社の工夫次第でデータの集計、分析、管理を容易に行うことができます。

# パートナーシップに関連する予算

1. 安全運行リーディングモデル事業(平成20年度)
2. 中小トラック事業者構造改善支援事業等(平成20年度1次・2次補正)
3. パートナーシップ環境整備事業(平成21年度)
4. 貨物自動車の安全対策普及事業(平成21年度)

リーディングモデル創出事業申請概要一覧

管轄運輸局	事業者名	事業の形態	関係事業者1	関係事業者2	主な事業内容
1 北海道	武田運輸株式会社	アライアンス型	水野運送有限会社		関係事業者と協働して、屋根付きの一時保管庫を設置し、積み込み作業効率化することにより、過労防止、最高速度違反防止及び荷崩れの防止を図る。
2 北陸信越	魚津運輸株式会社	パートナーシップ型	日本エアリキード株式会社(荷主)		車載ビデオ(FUSOエコフリート)により、走行中の前後左右方向の動きを検知することにより、急加減速や右左折時の進入速度、遠心力又はハンドル操作などを多角的に情報収集し、保存する。 その保存された情報を活用し、荷主、事業者が協働して、①乗務員の運転技術向上、②危険予知マップの精度向上、③GPS機能により二次災害の発生防止を図る。
3 関東	株式会社データ・テック	アライアンス型	佐川急便株式会社		事業者とシステム事業者が協働して、運転者等からの収集した運行経路上の危険情報を元にセーフティマップを作成する。さらに、トラックの専用車載器にセーフティマップを登録し、運転者が経路を走行する直前に危険情報を予習することにより危険を予測した運転の支援を行う。
4 関東	多摩運送株式会社	アライアンス・パートナーシップ併用型	株式会社NTTドコモ多摩支店	東芝物流株式会社府中輸送センター	荷主、事業者、システム事業者が協働して、携帯電話を使用した新IT点呼システムについて実証実験を行う。遠隔の車庫において乗務前点呼が可能となれば、車庫から営業所に移動中の交通事故防止が図られることになる。
5 関東	広域運送事業協同組合	アライアンス型	組合員(49社)		ナスバネットを専用車両に取り付けることにより、移動して適性診断を受診することを可能とし、受診漏れ等を防止する。
6 中部	大興運輸株式会社	アライアンス型	株式会社大照	株式会社東海興運	車載カメラにより、実際の運転状況を録画し、安全教材として乗務員の教育の充実を図る。 さらに、運転状況を事務所において常時確認できることから、緊急時等においては、乗務員に対して指示することが可能となる。
7 中部	有限会社中田商事	パートナーシップ型	株式会社三愛		事業者と荷主が協働して、①デジタコ及びカーナビの導入により、コース設定や位置の特定作業時間の短縮、②ドライブレコーダーの導入により、危険予知教育の充実、③バックビューカメラの導入により、後方の更なる安全確認等を行う。
8 中部	日本路線トラック連盟東海地区連盟	アライアンス型	会員事業者(35社)		会員の各事業者が協働して、①高速道路における安全パトロール指導を実施、②高速道路のサービスエリア等における定点指導の実施、③安全パトロール指導員、ドライバーリーダー等に対する教育研修の実施、④安全対策委員会を開催し、安全に関する啓発活動等を行う。
9 近畿	タカラ物流システム株式会社	アライアンス・パートナーシップ併用型	アサヒロジ株式会社 麒麟物流株式会社 大塚倉庫株式会社 サントリーロジスティクス株式会社 サッポロ流通システム株式会社 株式会社バンテック 明治ロジテック株式会社		各事業者・営業所ごとに行っていた安全教育を、パートナー各社の持っている安全・品質等のノウハウを共有し、統一した安全教育を行う。
10 中国	アスカ株式会社	アライアンス・パートナーシップ併用型	横山製網株式会社	三和製工株式会社(荷主)	荷主、事業者が協働して、「荷崩れ防止ネットカバー」を改良し、作業時間の短縮による過労運転の防止及び確実な固縛による荷崩れ事故防止を図るとともに、荷崩れ防止対策の浸透を図る。

スケジュール

- ・平成21年1月にリーディングモデル選定委員会を開催
- ・平成21年2月から実証実験の開始
- ・平成21年3月末までに実証実験の報告書提出

# 平成20年度トラック関係補正予算について

## 第1次補正予算(10月16日成立)

### ○トラック燃費対策構造改善事業【国費42.5億円(トラック協会協調分を含め64億円)】

燃費改善、事業の構造改善等に取り組むトラック事業者の以下の取組みについて経費の一部を補助。

#### ①低公害車普及促進対策【国費6億円(トラック協会協調分を含め10億円)】

低公害・低燃費車の導入に係る経費の一部を補助。(一部にバス、タクシー対応を含む。)

#### ②中小トラック事業者構造改善実証実験事業【国費35億円(トラック協会協調分17.5億円を含め52.5億円)】

省エネ機器の導入又は燃費向上を伴う車両代替等により一定の省エネ効果を目指す計画を有する中小トラック事業者の取組みについて、車両代替費、燃料費等経費の一部(補助率:1/2、上限100万円以内)を補助。

要件等 ・燃料費がトラック事業の総経費の概ね20%以上

・保有車両数5台以上20台以下

・概ね5%の省エネ効果を達成すること

・社会保険等への加入

※全国で約3,600事業者が応募

#### ③荷主等とのパートナーシップによる構造改善実証実験事業【国費1.5億円】

燃料費高騰に対して、燃料サーチャージ制の導入や新たな収益向上事業の開拓等中小トラック事業者が荷主等と連携して実施する事業の構造改善の取組みについて、経費の一部を補助。

## 第2次補正予算(1月26日成立)

### ○中小トラック事業者構造改善支援事業【国費150億円】

※一次補正(中小トラック事業者構造改善実証実験事業)の保有車両に係る要件を拡大(上限を30台以下とする等)

⇒ 第1次補正予算「中小トラック事業者構造改善実証実験事業」52.5億円(トラック協会負担分17.5億円分を含む)と併せ 総額200億円を超える支援額

# トラック運送業におけるパートナーシップ環境整備事業

予算額： 53百万円

## 概要

燃料費高騰を背景とした適正運賃転嫁、輸送効率の向上、騒音・排気ガスの抑制、交通事故の防止等、トラック輸送をめぐる様々な課題を解決するため、運輸局が中心となって、荷主とトラック事業者等の関係者が協働で検討する場を設定し、トラック運送に係る関係者の望ましいパートナーシップを構築するための環境を整備する。

## 背景

- ・トラック輸送はわが国の物流を支える基幹的輸送機関。
- ・しかしながら、規制緩和以後、新規参入事業者が増加し、中小零細化が進行。
- ・激しい事業者間競争の中で、運賃も一貫して低下するなど脆弱な経営体質に拍車。
- ・さらに下請構造が多層化し、不適正な取引も顕在化。
- ・こうした状況下、燃油価格の高騰が業界全体に大打撃を与えている。

## パートナーシップ調査

### パートナーシップ協議会(中央)

- ・荷主、トラック事業者の模範的な協働の取組みの抽出(実態調査と選考)とその普及方策の検討
- ・不適正取引の実態調査と適切な改善方策の検討

### パートナーシップ協議会(各地方ブロック)

- ・各地方における好ましい取引実例の発掘と普及策の検討
- ・燃料高騰等諸問題に対する荷主、元請事業者、下請事業者の協働を確認する機会の提供
- ・トラック輸送適正取引相談窓口を活用した具体的実例の把握と対処策の検討
- ・荷主、トラック事業者による自主的規制等の行動規範作り

## パートナーシップモデル事業調査

喫緊の課題である燃油価格高騰、省エネルギー等の課題に対応するため、パートナーシップ協議会の議論を踏まえ、荷主を含めたトラック運送をめぐる関係者が連携して燃油消費量の減少、荷主との関係改善等のトラック事業の構造改善に資する取組みに関するモデル別調査を行う

(想定される調査実例)

- 事業者間の協働(アライアンス)の促進
- 新しい3PLの展開

- 積み合わせ効率の向上
- 独創的な新規ビジネス(ユニークビジネス)の開拓



## ○貨物自動車の安全対策普及事業

予算額:32百万円

貨物運送事業については、交通事故件数は高止まりとなっており、貨物自動車による死亡事故が社会的にも大きく取り上げられている状況のなか、より効率的な安全対策の充実を図ることが喫緊の課題となっている。また、無理な発注等に応じるために引き起こされる過積載、過労^転といった法令違反が問題となっている。

貨物運送事業者を取り巻く環境の変化を適宜、的確に反映した安全対策を実施するために、事業者の連携による運行安全に関する取組を支援できるようにすることとし、貨物自動車の安全の一層の裾野拡大・普及を図ることとする。

### 具 体 的 事 例

事業者の連携による運行安全に関する取組について、事業費の1/2を補助

期待される主な取組

- ・積載安全システムの開発
- ・安全教育教材の作成・整備
- ・駐車場マップの作成



荷主との連携も視野に入れる

貨物輸送安全推進会議(仮称)の主要協議事項として事業を位置付ける。

事業の発掘、選定

事業終了後、継続的取組

広く一般の事業者へ普及

安全対策の強化による事故減少

第2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」議事録

1. 開催日時 平成21年2月17日(火)  
14:30～16:30

2. 開催場所 名古屋市東区上堅杉町1番地  
ウィルあいち 愛知県女性総合センター3階会議室5

3. 開会挨拶 中部運輸局長

トラック運送事業は、動脈や静脈のようなもの。しかし、それ自体では機能を発揮できない。心臓やその他の臓器と共に機能する。問題を解決するために荷主の方との関係を頭に描きながら解決したい。

4. 議事概要

(1)ガイドライン等に関連する施策等の取り組み状況について

①中部運輸局自動車交通部長

運賃の値下げに歯止めがかかり、車両数の減少、軽油価格の高止まり。荷動きは本来ピークであるはずの11月12月が落ち込み、厳しい。事業者懇談会、荷主懇談会を開催し、課題をまとめた。

今後の取り組みとして、サーチャージを広く知ってもらうこと、トラック業界の自己改革をしたい。

②愛知労働局

自動車運送に係る事業所の違反率が75%と高い。事業者だけでは守れない、運行計画を作る上で荷主の協力があるという声に答え、パンフレットを作成した。事業主と荷主にあらゆる集団指導を通じて周知をしたい。

また、運輸支局との合同監査を行った方が効果があるだろうという事業者を選定して行っている。

その他、相互通報制度を運輸支局と設けているが、公正取引委員会、経済産業局とも、未払い賃金と適正取引関係から設けた。

③中部経済産業局産業部中小企業課長

緊急保証制度を設け、貨物関係の業種は全て網羅された。

事業者へヒヤリングをしたが、原油高により厳しい状況で、融資を受けられない現状。

下請法の説明会、取り締まりの強化を行い、呼び出しにより指導をした企業もある。

2776件全国でかけこみ寺などの下請関係相談があり、貨物運送業は159件で建設業の次に多い。

## (2) 事例紹介(発表)

### ①平成20年度トラック事業の安全対策リーディングモデル創出事業

#### 【日本路線トラック連盟東海地区連盟】

私たち特別積み合わせ運送事業者は公共の道路を利用して「商い」を行っているからこそ、安全確保の徹底・環境への配慮・効率化の追求は、最重要課題として取り組む考え。

12社の協力により年間延べ90台、150人が出動し、東名・名神・中央東名阪道でパトロールし、違反車両への通知票発行、該当会社への安全教育に活用している。

10月9日の「トラックの日」には、一般乗用車を含め1,000名のドライバーに安全運転を呼びかけ、サービスエリア内のゴミ収集活動を実施。

その他の活動を含め、事故の減少やシートベルト着用率の向上に大きな成果が出てきている。

#### 【有限会社中田商事】

現場納品の仕事を請け負ったが、その日の朝にどこに行くか指示があり、その都度地図を見てルートを決めるなどするため、届ける時間が遅れたり、行き当たりばったりとなり、届け先の現場でギクシャクすることもあった。また、度々、荷受け先の業務時間内に間に合わず、荷の持ち帰りをすることもあった。

荷主との関係も悪化しかけたが、問題を話し合い、3カ所に分散している荷主倉庫の在庫を入れ替え、時間短縮、トラブルの減少を図った。

その後、ドライブレコーダの導入費を中田商事が出し、導入費を運賃に反映し荷主に請求するが、導入の効果により運送時間が短くなった割合で運賃を安くするという仕組みを採用することとなった。

燃料サーチャージも導入した。

その他、KY マップ作成し、荷主にも提供した。荷主自身も配送を行うため、好評。

これらの結果、到着時間などの予定が分かりやすくなり、サービス向上となった。

荷主担当者との関係も良くなり、中田商事の表彰制度を知った担当から、ドライバーの〇〇さんが表彰されるにはどうしたらいいの、と聞いてもらえるほどになった。

### 【大興運輸株式会社】

3Q 向上強化運動により、労災・事故・トラブルの撲滅を目指している。(株)デンソーロジテムとヒューマンファクター面からの意見交換なども行っている。

携帯電話を利用した車載カメラ搭載による交通事故防止活動は、2005年の雪害時に、トラックの正常運行が不可能となったことがきっかけとなり、(株)デンソー、(株)NTTドコモの協力で実現。

効果として、デジタコには現れない、映像による運転状況が分かる、運行車両の位置がGPSですぐに特定できることが期待出来る。

特徴は、携帯電話を使っているのもので、エンジンOFFでも使用可能、装着車両の変更が容易で、運転手との会話がハンズフリーで出来ること。

### ②荷主等とのパートナーシップによる構造改善実証実験事業

#### 【近物レックス株式会社】

貨物量の減少、紀州エリア人口減少による悪循環を回避する取り組みとして、①現状を確実に把握する ②同業他社との協調 ③荷主の理解を得ることとした。

集荷集配を協力会社それぞれで行っていたため、非効率であったものを、輸送効率改善を行った。路線業者・近物レックスへの集荷を循環方式に切替、協力会社の配達エリアを再編した。

効果として、輸送コストの低減、環境への貢献、余剰人員の新規案件への振り分けや、ドライバー職のノウハウを生かした営業が期待される。今後、さらに、エコロジーの推進として、幹線輸送の見直し、共同配送の提案などに取り組む。

### ③質疑

大島教授

下請法の違反はどのように調査するのか。

経済産業局

アンケートにより、調査対象を抽出、立ち入り調査を行う。結果、約7億円の返還となり、成果があった。

大島教授

携帯電話の新たな利用方法について、実際の効果は。

大興運輸

ドライバーと同じ視点で、現場と、速やかに相談できること。録画でき、事故や渋滞など、状況が分かる。

岡村運送

キャッシュフローなどが悪化し、中小企業は大変困っている。協同組合や、

商工中金の活用など、支援策は？

自動車交通部長

資金繰りについては、現在検討中。

(3) 課題と今後の取り組み方針について

自動車交通部長

第1回パートナーシップ会議、事業者懇談会、荷主懇談会を経て、課題をまとめた。

事業者へ求めたいことは、説明力・提案力の強化、コンプライアンス、事業基盤や輸送効率の向上についての同業者間の連携。

荷主企業に求めたいことは、現場や自社内の他の部門を含めた物流条件の考慮、多頻度小ロットの環境負荷の検討。

行政は、安全、コンプライアンスなど適正な競争環境の整備、優良事業者や中小企業の健全な育成、パートナーシップの確立のための環境整備。ベスプラなどを整理したい。

パートナーシップ宣言は、トラック事業の重要性、優良事業者の生き残りを図るため。

(社)中部経済連合会

パートナーシップ宣言は、中部だけの取り組みのようだが、どういう意義があるか。パートナーシップ宣言に地域特有の課題が盛り込まれているのか。中部は大変な生産量減少の状況で、それが元で、トラック物流のネットワークの動線が細くなるとか、欠けるという危機下にある。事業が継続していけるのか、空港がどうなるのか、ネットワークがどうなるのかという、環境問題など大きな問題意識と危機意識が宣言に必要ではないか。また、知恵を共有してやっていく必要があり、利益を還元していく仕組みや、現場や2社が同じ目標をもって取り組むということも重要。全体的に明るく、何か違うと感じる。

大島教授

現実とずれているというご意見。宣言の題など少し変えると、まちづくりの憲章にもなりえる。しかし、英文にするとすごい感じになる。

中部で宣言を出す意義を十分考えたい。

3項目でくる事については、異論はないですね。

みんなが信頼を大切に、食っていけて、地域に貢献するという趣旨でどうか。不況については、まだ前触れだという声もある。パートナーシップにもとづいて、地域に貢献するという認識でどうか。

自動車交通部長

宣言は中部の取り組みとして、共通認識をもつため、伺ったご意見をもとに、よく考えて、皆さんにおはかりしたい。

## 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 (案)

### 前文

世界的に経済情勢が急激に悪化するなか、特に製造業を中心に、非常に大きな打撃を受けている中部地域は、企業の生産減により荷物量が大幅に減少しており、物流の根幹を支えるトラック輸送ネットワークが、いままでのやり方では立ちゆかなくなるのではないかと、心配でならない状況です。

貨物自動車運送事業は、安全な輸送の保守、地球環境の保全という大きな命題のもと、次々と加わる安全・環境基準の対応、規制緩和後の競争激化、下請構造の多層化、中小零細事業者の増加という状況にあります。そこへ、原油価格の大幅な変動や、世界的な不況の大きな波が押し寄せています。

このような状況において、私たちは、荷主サイドと貨物自動車運送事業サイドが相互に信頼と責任を有し、パートナーシップを確立することにより、知恵を集め、事業を支えあい、トラックによる物流ネットワークを維持し、地域の着実な歩みを助け、地域に利益を還元し、「元気な中部」とりもどします。

### 宣言 (案)

私たちは、「創意と工夫に生きる中部」において、この地域の着実な発展のため、荷主サイドと貨物自動車運送事業サイドが相互に信頼と責任を享受し、パートナーシップの輪を広げることがを宣言します。

- 一、私たちは、荷主サイド、貨物自動車運送事業サイド、及びそれぞれの協力会社、最前線の、物流に関わる当事者が互いに理解・信頼し、それぞれの課題の改善と克服に向けて提案し協議をすることにより、同じ価値観や目的を持ち、共に最適なトラック輸送サービスの実現に向けて努力します。
- 二、私たちは、コンプライアンスを遵守し、適正取引の推進や安全・安心なトラック輸送サービスの構築から得られる利益をさらに高め社会全体に行き渡るよう、それぞれ知恵をしぼり、話し合います。
- 三、私たちは、様々な観点から荷主サイドと貨物自動車運送事業サイドの優れた取組事例を紹介し、パートナーシップの確立に向けて研究と交流を促進します。

平成 年 月 日  
中部トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議

## 課題及び今後の取組方針（案）について

平成 21 年 2 月 17 日

中部トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議事務局

### （共通認識）

1. 物流を支える基盤としてのトラック事業の重要性及びトラック事業の意義・役割に対する社会的認知度向上の必要性
2. コンプライアンスの確保や安全・環境等に対する社会的要請の高まり
3. 脆弱な業界構造や多層化の進行などトラック運送事業の持つ特殊性
4. 荷主企業とトラック事業者の長期的な信頼関係の必要性
  - ・品質や価格に加え、2. の社会的要請の対応を巡り、相互に責任を有する主体の間において提案・協議できる長期的な信頼関係の形成

### （事業者の課題等）

1. コンプライアンスの確保や安全性の向上の徹底
2. 事業基盤の安定化や運送効率の向上等に関する同業者間の連携・協調の推進
3. 輸送に関する品質やコスト等に関する荷主企業等への説明・提案力の強化

### （荷主企業の課題等）

1. 自社内の他部門を含めた物流の課題・問題意識の把握
2. 着荷主やドライバーなども含めた現場の物流条件の考慮
3. 多頻度小ロット運行等物流に過度な負荷を与える慣行の見直し

### （行政の課題等及びパートナーシップ会議としての今後の具体的な取組方針）

1. 輸送の安全性の確保やトラック事業の適正な競争環境の整備
  - 業界と連携してコンプライアンスや安全確保への監視を強化
2. 優良事業者や健全な事業環境の育成
  - 運輸安全マネジメント等を通じた優良事業者の育成、協同組合化など中小事業を健全に育成する対策の推進
3. 荷主企業と運送事業者がパートナーシップを確立する上で必要な環境整備
  - 荷主企業や物流子会社等に対する協力要請等を通じた安全運行や適正取引などのガイドラインの周知徹底・普及啓発
  - 安全面や取引面でパートナーシップを確立していく上で参考となる事例（ベストプラクティス）の発掘、収集及び提供