

平成23年度 講演会プログラム

- ◎ 日 時 平成 24 年 1 月 31 日 (火) 13 : 30 ~ 15 : 30
- ◎ 会 場 宮崎観光ホテル 東館 3 階 碧耀の間
宮崎市松山 1-1-1 TEL 0985-27-1212 (代表)
- ◎ 主 催 社団法人 宮崎県トラック協会
財団法人 九州運輸振興センター
- ◎ 後 援 国土交通省九州運輸局 JR九州
- ◎ スケジュール
- | | | |
|---------------|-------|---|
| 13:30 ~ 13:40 | 主催者挨拶 | 財団法人 九州運輸振興センター
会 長 田 中 浩 二
社団法人 宮崎県トラック協会
会 長 草 水 正 義 |
| 13:40 ~ 13:45 | 来賓挨拶 | 九州運輸局
局 長 玉 木 良 知 様 |
| 13:45 ~ 14:35 | 講 演 | 宮崎県西都市
市 長 橋 田 和 実 氏
「口蹄疫 130 日の闘い」 |
| 14:35 ~ 15:25 | 講 演 | 国土交通省 自動車局 貨物課
課 長 川 勝 敏 弘 氏
「トラック産業の現状と行政の対応」 |
| 15:30 | 閉 会 | |

【橋田和実(はしだ かずみ)氏の略歴】

昭和 28 年生。宮崎大学卒業 同大学大学院修了。

平成 7 年~15 年 宮崎県議会議員 (2 期 : この間に商工建設常任委員会委員長及び農林水産常任委員会委員長を歴任)、平成 17 年 2 月現職に就任 (2 期目)。

口蹄疫対策に取り組んだ生々しい様子等を著した『畜産市長の「口蹄疫 130 日の闘い 悲鳴と怒号。そして決断へ!」』を昨年 10 月出版。

【川勝敏弘(かわかつ としひろ)氏の略歴】

昭和 35 年生。東京大学卒業。

昭和 59 年運輸省入省、その後、北海道運輸局地域交通企画課長、自動車局貨物課補佐官、海上交通局港運課補佐官、在イタリア日本国大使館一等書記官、秋田県企画振興部長、国土交通省自動車交通局安全政策課長等を経て、平成 23 年 7 月現職に就任。

口蹄疫 130 日の闘い

宮崎県西都市 市長
橋田 和実



日時 平成 24 年 1 月 31 日 (火)
場所 宮崎観光ホテル

主催 社団法人宮崎県トラック協会
財団法人九州運輸振興センター
日本財団

助成後援 国土交通省九州運輸局 JR九州

みなさん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました西都市の市長をさせていただきます。おられます橋田でございます。

今日は私が一昨年体験した口蹄疫の、その事実をお話しさせていただきます。

宮崎県は一昨年、口蹄疫が発生し、翌年鳥インフルエンザ、そして新燃岳の噴火による降灰で大きな打撃を受けました。関係者だけでなく、経済界、観光、すべてが影響を受けたわけです。当然トラック業界、運輸業界にもいろいろな意味で直接的、間接的に被害があったのではないのでしょうか。本当に口蹄疫が発生した地の首長として、大変申し訳ないという気持ちで一杯です。

また、畜産農家やいろんな方面

へのご支援、義援金と励ましのお言葉をいただきましたことにつきまして、この場をお借りして御礼を申し上げます。ありがとうございます。ありがとうございました。

私は宮崎県で生まれ、宮崎県で育ち、宮崎県の大学を卒業しました。卒業後は、大阪の林兼産業という会社でハム・ソーセージ、魚肉製品の開発業務を担当していました。その 4 年後、当時の江藤隆美先生から「帰って来い。お前、畜産をやり」と言われて畜産技術員になりました。その後県議選に出ましたが、最初は落選して 4 年間の浪人生活を経験し、42 歳の時に 2 回目となる選挙で初当選、県議を 2 期務めました。3 期目に挑戦して、また落選。2 年後の市長選に出馬し現在 2 期目になります。



このように山あり谷ありの人生を過ごしてきた関係で、挫折とか、いろんな課題・問題に立ち向かう姿勢は持っていると思います。今回の口蹄疫についても、自分の使命と責任で何とかしないとイケないという気持ちで闘ってきたわけです。

そういった一端を皆さん方にお話

口蹄疫
が与える影響

畜産とは・・・

- 家畜を養ってその生産物を販売する産業
- 植物を肉や乳、卵に変える産業
- 人（若人）の活力源となる動物性タンパク脂肪、ミネラルを提供する産業

家畜：牛、豚、羊、山羊、馬
家さん：ニワトリ、アイガモ、ウズラなど
畜産業：肉用牛繁殖、肉用牛肥育、酪農、養豚、採卵養鶏、ブロイラー、地鶏

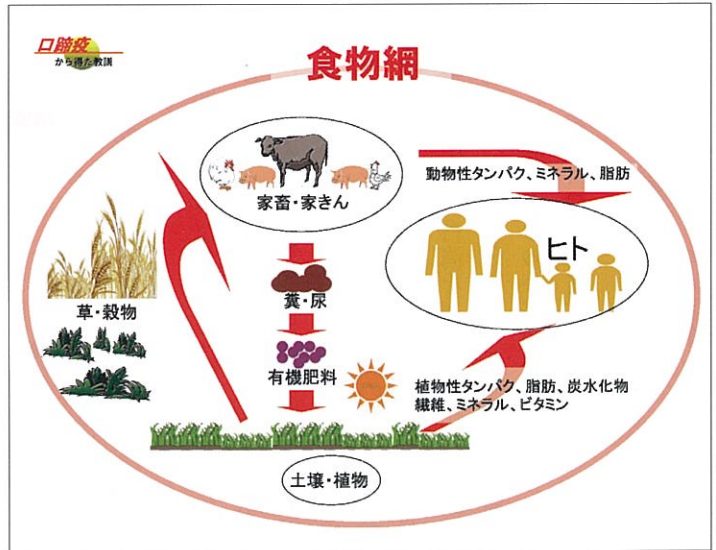
しできればと思います。

○畜産とは

初めに畜産とは何かということ整理してみました。(資料 1) ここに示していますが、家畜を養ってその生産物を販売する産業である。それから植物を肉や乳、卵に変える産業である。人の活力源となる動物性蛋白、脂肪、ミネラルを提供する産業であると位置づけました。その中で家畜とは牛、豚、山羊、羊、家禽は鶏、合鴨、うずらなど。畜産業としては、肉用牛の繁殖、肥育、酪農、養豚、採卵養鶏、ブロイラー、

資料 1

地鶏という業種があります。このように食物網と書いてありますが、この中に人や家畜、土壌、植物があり、この土壌の上で草とか穀物を生産していくわけです。(資料2)それを家畜、家禽が食べて肉や乳となり、それらの動物性蛋白、脂肪、ミネラルを人が食している。もちろん人もこういった植物を食して成長しています。最終的に家畜・家禽からは糞尿が出て有機肥料となり、また土壌に還元されるということです。

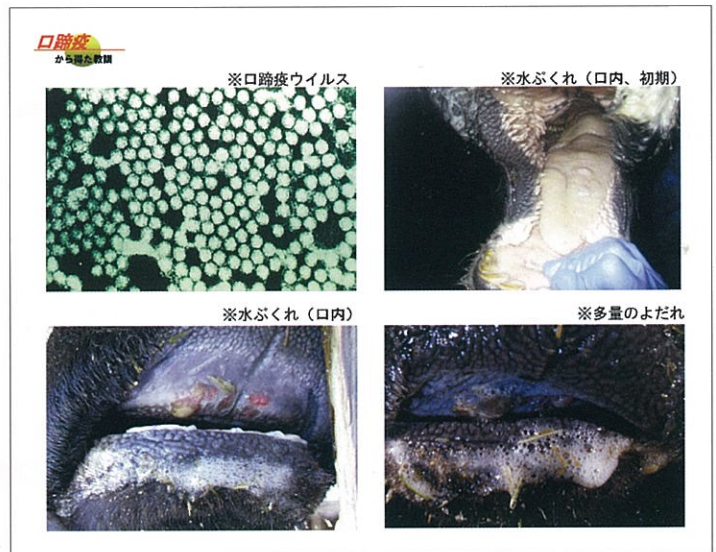


資料2

○口蹄疫とは

口蹄疫とは、いろんな定義がありますが、偶蹄類家畜が感染する法定伝染病。偶数の爪、2本、4本。馬は単蹄ですから罹らない。人間は5つありますから罹らない。偶蹄類家畜が感染するというところで、豚、牛、水牛、山羊、羊。野生の猪、鹿も感染します。しかし、ウイルスに対して結構強いようですね。

症状としてまして食欲不振、40度以上の高熱、よだれ、足をひきずる、みずぶくれが口の中と爪のまわりにできる。(資料3)だから口蹄疫というのです。他にも乳頭などに水ぶ

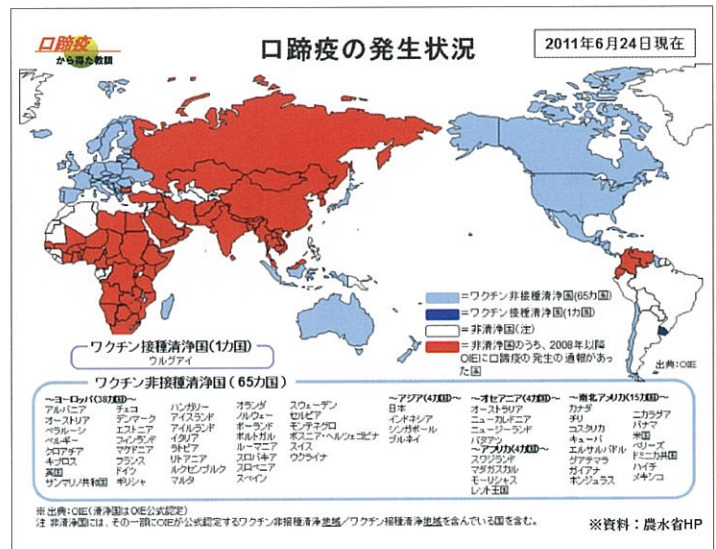


資料3

くれがでてきます。現在は治療法はありません。致命的な病気ではないんですが、豚の場合には死亡する可能性が高いです。牛はなかなか死亡しませんし、あとでまた良くなるんですね。これがまた厄介なのです。

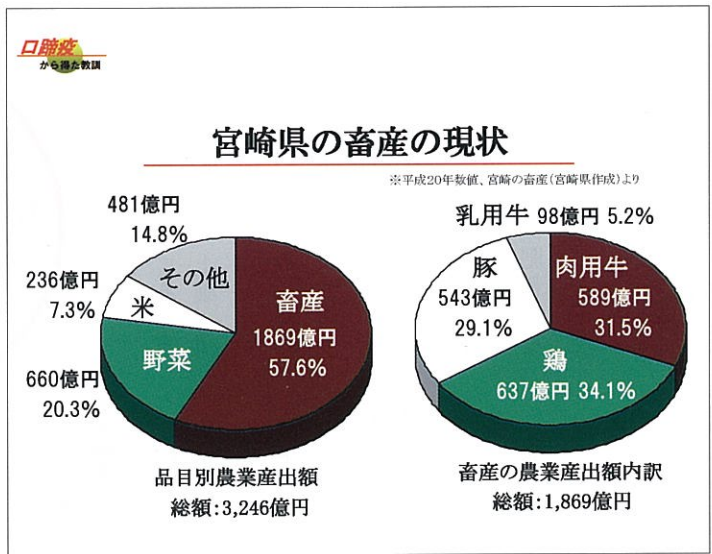
そしてワクチンでは牛の場合には根絶は困難ということで抑制効果のみ。伝染力が強く、偶蹄類動物に感染が拡大する。豚にはなかなか感染しないそうですが、いったん感染するとウイルスの増殖が牛の千倍くらいあるそうです。今回の口蹄疫も感染初期の段階で豚に感染したんで

す。そのことも拡大の要因だと言われています。それから発育障害、運動障害、泌乳障害となり産業動物としての価値が喪失してしまう。畜産にとってはこれが問題なんです。それから感染拡大しないように移動制限が行われる。人やモノ、車の移動が制限され、社会経済が疲弊してしまうということです。



資料4

国内最初の発生例は102年前になります。東京、神奈川、新潟、兵庫で発生しました。それから12年前に宮崎県、北海道で発生。今回は3回目になります。国外ではオセ



資料5

日本一を獲得した「宮崎牛」

- 2007年全国和牛能力共進会(和牛オリンピック)総合優勝
- 雌牛群・肉牛群、内閣総理大臣賞受賞

20年以上の改良を重ねた
「宮崎牛ブランドの確立」

【総合得点】		
1位	宮崎県	65点
2位	鹿児島県	34点
3位	大分県	17点

資料6

アニア、北米以外はほとんど発生していません。

この世界地図のなかで、この赤が非清浄国、もう発生していますよという事です。(資料4) 日本は今、清浄国になっています。ワクチンをつけた牛や豚を全部殺処分したので清浄国ということ。交流が盛んなお隣の韓国、中国、台湾などは常在化しており、いつ日本に入ってくるか、どこで発生するのか、わからないという危険性はあります。

○宮崎県の畜産の現状

少し古いデータですが宮崎県の畜

産の現状です。(資料5) 農業総産出額は3246億円あります。そのうち57・6%は畜産で、次は野菜、米などとなっています。

畜産が宮崎県で発展していった理由の一つに台風があります。宮崎県は台風銀座と言われていました。台風がしょっちゅう来る。畜産が一番台風の影響を受けにくい。草と買い餌で養えばよい。それで畜産が発達してきた。しかも集約的な畜産です。その畜産の中で畜種別の割合は鶏が一番多いんですね、34・14%。それから肉用牛が31・6%。豚が29・1%。

宮崎県畜産の全国順位ですが、肉用牛は全国3位です。和牛(黒牛)・豚・ブロイラーは鹿児島県に次いで全国2位です。それから乳用牛は16位。鹿児島と宮崎県は畜産県であるということですが。

全国和牛能力共進会は和牛のオリンピックと言われており、5年に1回行われています。宮崎県は2007年に全国優勝を果たしています。(資料6) 1位の宮崎県が65点、2位鹿児島県が34点、3位大分県が17点で他を大きく引き離しての優勝です。そこで宮崎牛ブランドが確立されました。発育もいい、飼

やすい、そして肉質もいい、3拍子揃った宮崎牛ブランドです。これには20年間の改良を要しました。宮崎の子牛は全国各地に販売されています。トラック輸送で運送され、九州各県はもちろんのこと、三重(松阪牛)、滋賀(近江牛)、京都(兵庫牛)、静岡、長野、東京、また北海道や東北にまでも出荷されています。

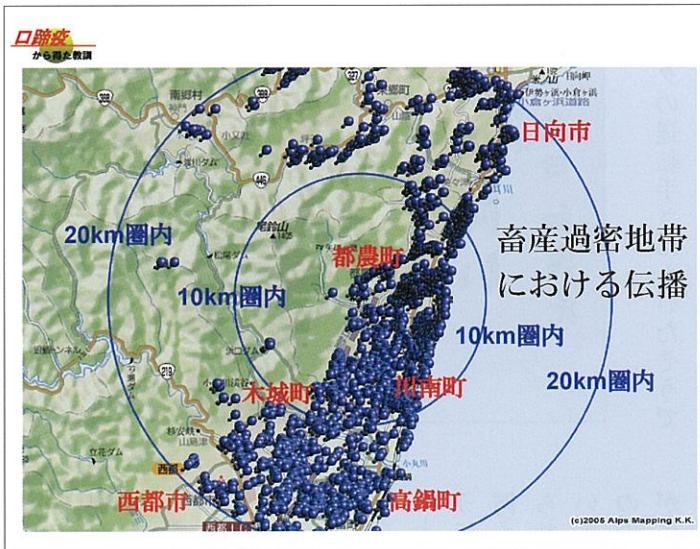
平成20年には、7万8391頭の子牛が生産されました。その63%は県内出荷です。県内で肥育されたり、繁殖されます。残りの37%は県外に出荷されました。主なところが佐賀県で2784頭、続いて三重、熊本、鹿児島、長野となっています。

○口蹄疫発生

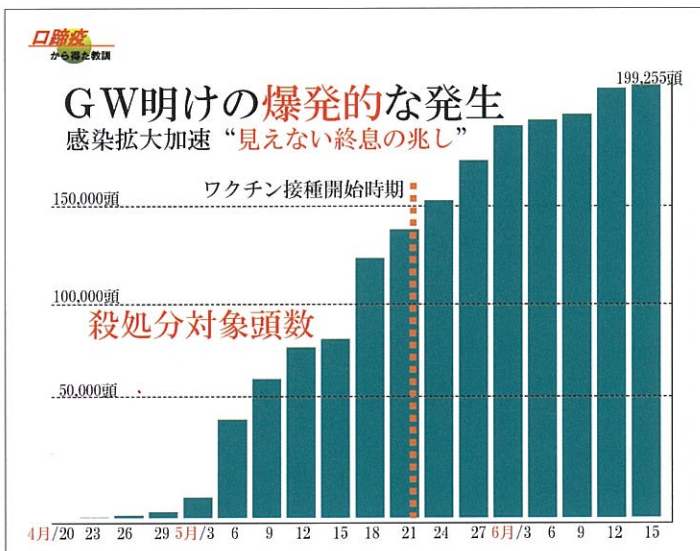
そういう中で2010年4月20日に国内史上3回目、10年ぶりに口蹄疫が発生しました。実質には3月20日頃には発生していたんじゃないかという調査結果も出ていて、この1か月のブランドが非常に大きかったという気がしています。

見えない敵との闘い。潜伏期間は1週間ということですから、感染したのは1週間前なわけです。これが厄介なんです。見えない、わからない。

感染の型は2つあります。人と車



資料7



資料8



資料9

等の運搬による飛び火型感染。これはえびの市とか都城市に発生しました。それから伝播型感染、まん延地域における家畜・飛沫ハエ等の媒介による感染です。隣から徐々に大軍が攻めてくる感じですね。西都市はこれでした。

防疫等では消毒を徹底しました。食酢の無人ヘリを活用した空中散布までも行っただけです。これは残念ながらひとつも効果がないそうです。

○甘かった初動体制
初めて発生した地域に畜産農家が密集していたのです。(資料7) 10

数戸あった。しかも多頭飼育農家が10数年前に比べると非常に増えていました。それから豚と牛の農家が隣接していた。この辺が大きな影響で、いわゆる前回とは違う地域状況でした。

それから薄かった国・県の危機意識。すでに隣国、韓国、台湾で発生していたのですが、その辺の認識が不足していました。

都農町でまず発生したのですが、畜産農家が密集していました。だから、発生時に早急に交通封鎖、あるいは徹底した消毒をやらなくてはいけなかった。ここに甘さがあった

んです。また豚にも発生し、感染の爆発的な拡大となりました。

4月20日に感染が確認されたところで連休が、ゴールデンウィークがきたのです。宮崎県は観光地ですから相当な車の移動があります。この時にしっかりと車両の消毒、あるいは交通規制をやっておけばよかったのですが、観光県ですからその辺に對しては甘さがあったと思います。

徹底できなかった。しかも消毒とか交通規制しても一般車両は市の職員というのを聞いてくれません。やはり警察、自衛隊がでなきゃ無理です。要請はしたのですが、なかなか

来れなかった。

それで連休が過ぎてから爆発的に発生しました。(資料8) ここでワクチン接種が始まり、発生率が少し鈍化してきます。ワクチン接種しても1週間から10日は効き目がないので、どうしてもここまでは厳しい状況になります。

○連日の消毒作業
消毒はこういうふうには橋のたもとで、警察官、自衛隊が徹底的に行いました。(資料9) 暑いもんですから、窓を開けたままで消毒され車内に葉がかかり、相当怒っていたト



トラックの運転手さんもいたそう
です。ただ私は車内も消毒が必要だ
と
思っています。人もいったん降り
りしますから。
このように、幹線道路は国土交通
省の散布車を借りてきてしよっち
う消毒しました。

○国内初の口蹄疫ワクチン使用へ

ワクチンを接種するには非常に
苦労しました。西都市の場合は1か
月間、消毒、防疫で感染しなかつ
たんです。5月21日に初めて感
染が確認され、そこからワクチン
接種せざるを得ないということに
なりました。ところが明日から打
つてくれと国は言う。農家の説
得が要りますか

らそんな無茶なことでは
できません。ワクチンを接種
するということは殺処分が伴
うわけですから。死刑を宣
告するようなものです。

まず農家にいろいろお願い
したんですが、農家からは自
分の畜舎では殺処分させない
。それから自分の畜舎の近く
に埋却するな。保障価格を
提示して殺処分を行え。そ
ういうことを要求されました。

というのは家畜を自分の家
族のように養っている農家
が多いのです。例えば80才
すぎのおじいちゃんがお
られましたけれど、3頭牛
を養っていました。奥さん
に先立たれて、この牛が自
分の家族だと。来月その子
が生まれる、孫が生まれる
とおっしゃるのですよ。楽
しみで楽しんでしようが
ない。絶対できんと、反対
されるとですよ。2時間
くらいねばって牛の話し
や楽しい話ばかりして、
結局私は「ワクチンを打
たせてください」と、と
うとう言えませんでした。
それで帰ったんですが、
明るく日また電話しま
したら、「お前が来たのは
ワクチン打てということ
じゃろうが。明日打て。
明日打たなかったらもう
打たせんと」と言われ
て、あわててワクチン
を打ちに行つたことを
覚えています。この方
は牛がいなくなり、い
わゆる生きがいを失
つたということで、
会つても口もきいて
もらえません。悲哀とい

すか、そういった中での
ワクチン接種でした。

○共同殺処分埋却(西都)方式

そこで西都市として提案
したのが、共同殺処分埋却
方式です。西都市内に12
か所、1か所1ヘクタール
の埋却地を探して、そこに
牛を全部運び込み、繫留
所を作りました。ここで
殺処分をして溝の中に埋
め、全部ここに持って
きてやるという方式
をとったんです。こちら
の方が重機を移動しな
くてもいいし、効率
的です。

なぜ、これができたか
というのとワクチン接
種牛だったからです。
感染牛ではこうはい
きません。全部こう
いう方式でやりました。
農家の意向である、
「農家の近くでは殺
処分をしない、農家の
近くに埋めない」と
いう条件に沿って
やりました。

ところが、この埋却地
を確保するのにも
すぐ苦労しました。
というのは、まず
「飲料水の水源管理
区域外に埋めなさい」と
言うのです。水源
管理区域というのは
水をとって、その
上流はすべて入
ってくるんです。
そして、ちょうど
梅雨の時期でした
から、大体4〜5
m穴を掘る



資料 10

のですが、水田地帯は
地下水の水位が高く、
2m位掘つたら水が湧
き出たのでした。

それから地権者の同意
を得るのが難しい。台
地に埋めたいのですが、
その同意が得られない。
「先祖代々の土地にな
んでそんなもん埋め
られるか」と怒られ
る。やっと同意を得
ても、その周囲の地
権者の同意が得られ
ない。「隣に埋めると
は何事だ」と。これ
も本当に閉口しまし
た。それから埋却地
の下の方で地下水を
使っている方もお
られて、その集落
が反対運動をさ
れる。

国は殺処分をして埋
めなさいと簡



資料 11



資料 12



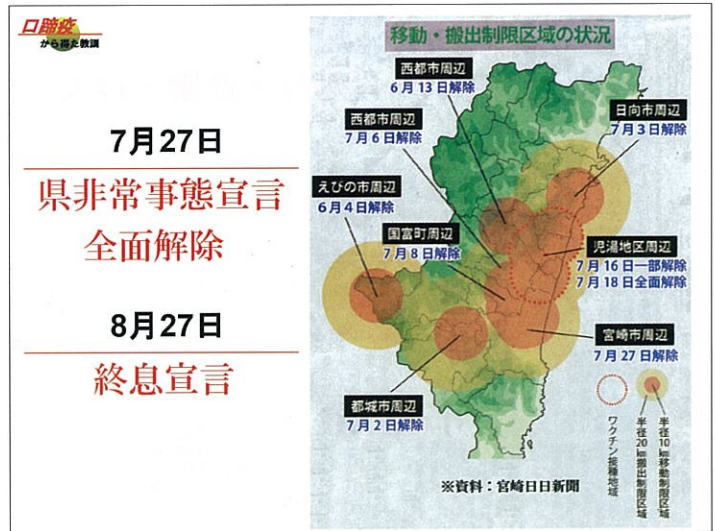
資料 13

単に言いますが、現場は非常に困難だと思えます。特に山間部では埋めるところなんか少ないですよ。今、牛の場合で、1日で殺処分をして埋却するのは500頭が限度です。1000頭、2000頭をも飼っているところがある中で、山地では200頭ですら埋める場所はありません。それでも国は口蹄疫対策特別措置法を定めようとしています。これは非常に厳しいと思います。埋却地はこのように幅が6mで、深さ5mの穴をずっと掘っていくのです。(資料10) 台地で火山灰土壌ですから、すぐ崩れるのです。その

ためこれに重機が落ち込んだり、いろいろしました。さらに梅雨で雨が降りこんでくると、作業中に崩れて落ちてくる危険性もありました。最後に消石灰を降りビニールシートを敷きます。そして牛を畜舎から運搬して、1頭ずつ殺処分します。肥育牛は800kg位あります。乳牛の肥育牛などは1トンを超えます。こういうのを殺処分して埋却しなくちゃいけないんですね。ここで殺す時に暴れるんです。私も2千頭くらい押さえていましたが、角は振り回すが頸静脈にパコマという消毒液を打

つんです。そして15秒くらいしたらぶるぶると震えてバサツと逝くんです。気性の激しい牛ほど早く逝きます。気性ののんびりした牛は、何回打つても逝かないんです。これを吊りまして、溝の中に1頭ずつ並べていきます。(資料11)そして、並べた牛の上に消石灰をふってビニールで封をして、土を埋めていくんですが、最後に1m位高く土を盛ります。というのは、後で腐れて地盤沈下が起こりますので、少し高めに盛土しておきます。これが殺処分しているところですか。(資料12) 獣医さんが何人もか

かって行っています。ロープを緩めて歩きながらバサツと逝かせるようにするんですが、この時のたぎった目、そして死んだときも目を開いています。悲しそうな目になるんです、これももう辛くてですね。梅雨時期でしたから泥まみれです。下がぬかって真っ黒になりました。陽が照つたら防護服は暑いので、中は汗だくです。しかも消石灰が入ってくるとただれま、手首とか足首とか、そういう状況でした。40日間殺処分埋却をやりましたが、最後に花束とかお酒をお供え



資料 14



資料 15

し、冥福を祈りました。(資料13) 自分たちが殺しといて、勝手ですよね。本当に申し訳なく思いながら、祈りを捧げました。

○終息宣言

7月27日非常事態宣言が解除されて、8月27日が終息宣言となりました。(資料14) 殺処分家畜頭数は県全体で29万7808頭に上りました。県全体の損失が、これはまだ確定前の数字ですが2350億円。その時に約35億円の義援金をいただきました。

○復興イベント開催

経済が疲弊したものですから、どうやって復興していくかということになり、西都市では県下トップをきっての復興イベントを開催しました。(資料15) いろいろなイベントを企画することで、宮崎県を元気づけよう、活気づけようということとです。

スポーツ等を通じての復興イベント。全国総合高校文化祭も開催していただいて、全国から2万人の高校生が来てくれました。その人たちが帰って来たら、また発生したら大変なことですが、どこも発生しなかつ

ていただきました。

他にも口蹄疫復興ライブ等をやりました。

○畜魂碑の建立と畜魂祭

犠牲になった家畜のため畜魂碑を建立しました。(資料17) 埋却地には5年後また畑として使おうということと杉の木で碑を作りました。と残りますから、腐る材をとということとです。

○防疫の三原則

さて、防疫の3原則です。これは

た。ということとは、ウイルスはもういないということとです。

私が宮崎県サッカー協会の会長をしていて関係から南アフリカ大会で活躍した岡田監督にも来ていただきました。(資料16) 中田英俊が率いるテイクアクシオンチームも来ていただきました。

それは定期的な消毒体制ですね。あるいは観光地等の防疫体制、これをしつかりやっていかないとけない。11年前は全く無防備でした。消毒・防疫というのはありませんでした。今はきちんとやっていますから、おそらく畜産農家と接触さえしなければ大丈夫だと思います。

第2段階は初動対策。まず殺処分埋却の予算の確保。発生したらすぐ通報してください、そのための保証はちゃんとしますからという約束がないと、なかなか農家も通報してくれないんじゃないかと思えます。あるいは防疫対策。いろんな消毒液を買って防疫をする。そのことに対する予算確保も大事です。それから道路封鎖、作業体制、人員の確保。このことについてはさつきも言いましたが、これが遅れたんです。だから難しかった。どんどん発生する、埋

私の考えですが、3段階に分けてみました。(資料18)

まず水際対策。空港、港での消毒。国際的な防疫体制。できれば韓国・台湾だけでも、日本から獣医師、技術者が行って、口蹄疫ウイルスを撲滅する。このくらいしないと日本との交流が非常に盛んなものですから、今でも韓国からゴルフ客とかスポーツ客がみえておりますので、そういった点でこれをしっかりとやらないといけない。



口蹄疫から得た教訓

TAKE ACTION IN 宮崎
※会場：西都市清水台総合公園

岡田監督来県
※会場：宮崎市（写真：宮崎日日新聞）

資料 16



畜魂碑の建立と畜魂祭
万感の思いをこめて

資料 17

口蹄疫から得た教訓

防疫の三原則

緊急時にどう動き感染を防ぐか

- 第1段階 「水際対策」
空港・港（渡航者）への消毒・啓発、国際的な防疫体制の検討
観光地等での防疫徹底、定期的な消毒体制の徹底
- 第2段階 「初動対策」
殺処分埋却の予算確保、防疫員等の迅速な確保
埋却地の迅速な確保、追跡調査の徹底など
- 第3段階 「感染拡大防止対策」
道路封鎖、家畜観察、作業従事者等の消毒徹底
車両・人の路上での消毒徹底
作業従事者等の畜産農家への接触制限など

資料 18

却地が確保できない。埋められない。殺処分して埋められないからウイルスが蔓延してくるんです。そして追跡調査ですね。1週間前、こういった所に行っているか、誰が来たかという追跡調査です。それから第3段階は感染拡大防止として道路封鎖であるとか、家畜の観察。作業従事者の消毒の徹底。車両、人の路上での消毒の徹底。これは幹線道路の橋のたもとでやるのが一番効率的です。車両は全部橋を通りませんから。これを徹底してやる。それから畜産農家への接触制限です。これをやらないといけない。

畜産農家はあまり外を出歩かないようにする。しかしそうなるとう常的な買い物もできなくなるので、対策を考えねばなりません。

○今回の口蹄疫で学んだ事
今回の口蹄疫で得られた教訓ですが、ひとつは命の尊さですね。これを再確認できたわけです。本当に申し訳なく思っています。牛や豚の命をいただきますが、我々は生きているんだということを再確認しました。それから現場に真実ありということ。国や県が考える机上論ではなく

て、現場に真実があるんだということですね。やはり現場の状況を見ながら対策をたてていかないとダメなんです。私は、東日本大震災もそうじゃないかと思うんですね。とにかく現場を重視していく。そして悪戦苦闘に耐える能力が培われたかなと。本当に、姿なき敵を相手に終わりの見えない闘いでした。気象の激変にも泣かされまして。しかし何事もなせば成ると、とにかく一生懸命努力していけば成せるんだと、私は思います。それから変化へのチャンス。今回の災害・苦難を教訓に、どのような

畜産のあり方、こういった防疫体制をしていけばいいかを考える機会を、また変えていくチャンスを与えられたと私は思います。そして何より災害や困難に遭うと絆が強まります。苦しく、辛い経験でしたが、それは確かなことです。私たちはこれからも情熱をもって、本当の意味での畜産復興にあたっていきたいと思っています。どうもご清聴ありがとうございました。

トラック産業の現状と行政の対応

国土交通省自動車局 貨物課 課長

川勝敏弘



日時 平成 24 年 1 月 31 日 (火)
場所 宮崎観光ホテル

主催 社団法人宮崎県トラック協会
財団法人九州運輸振興センター
助成 日本財団
後援 国土交通省九州運輸局 JR九州

トラック産業について、前半で行政が現状と課題をどのように捉えているのかを、後半でどのように取り組んでいるのかをお話したいと思います。

1 トラック産業の現状と課題

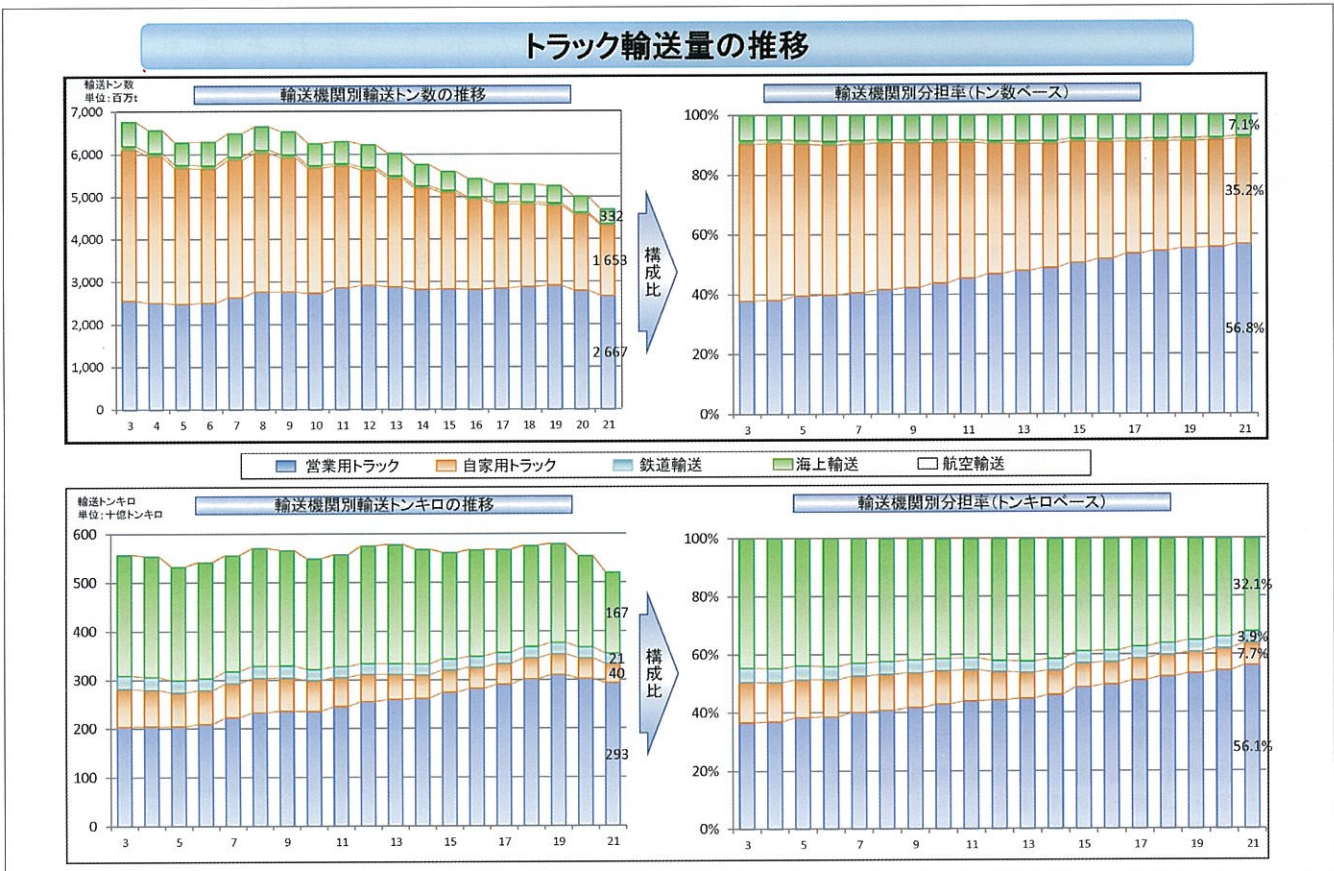
○トラック輸送量の推移

トン数ベースで国内全体の貨物輸送量が平成3年から21年にかけて減ってきています。(資料1)これは経済自体のソフト化、公共事業の抑制等が背景にあると思われます。

そうした中で家用から営業用のトラックへのシフトが進んでいることから、営業用トラック自体はトン数ではほぼ横ばい、シェアでは増加しています。これは荷主メーカーを中心として輸送部門をアウトソーシングしていることも背景にあると思います。

さらに、トンキロベースでも、一貫して営業用トラックは伸びており、営業用トラックが国内輸送の主役として大きな役割を果たしていることがわかります。

また、最近の動向を月次の速報ベースの前年同月比で見ると、青が一般、赤が特積みですが、リーマンショックの時に、前年比で85%ぐらいに落ち込んでいるものの、その後は、反動で回復をみせ、ここ1年ぐ



資料 1

らいは前年比でほぼ100%を示しています。(資料2)

○トラック事業者数の推移

平成2年の物流二法による規制緩和当時の約4万事業者から、直近の平成22年度では6万2千事業者に増えました。ただ、平成18年くらいから事業者数としては頭打ちの状況です。

新規参入事業者数は、平成16年くらいをピークに頭打ちから減少している状況です。平成16年という年は、リーマンショックよりはるか

前、平成14年頃から戦後最長といわれた景気拡大の時期で、6年くらい続きますが、その時期の途中の段階でもう頭打ちになってきています。

他方で行政処分を強化していることも相まって、平成16年くらいからかなり退出の事業者が増えてきています。プラスマイナスすると平成20・21年度は純減、22年度は若干増えています。マーケット全体ではかなり飽和状態になっているのでは

間、平成3年度から22年度までの20年間のトータルの出入りの数では、新

規参入事業者は41941社、退出の事業者が19025社ですから、平成2年当時4万事業者だったのが倍に増えて、そこから2万事業者が出て行っているという状況で、マーケットとしてはかなりダイナミックな出入りがあったのではないかと思います。

この間の規模別事業者の割合の推移ですが、10両以下の事業者が平成2年当時は42%だったのが直近では56・8%に増加。これが20両以下では8割近くになり、さらに30両以下では9割近くに達し、一事業者当た

りの保有車両数がどんどん小さくなっていく状況です。

因みに、年間の退出事業者のうち倒産した事業者数は1年間あたり300社くらいです。リーマンショックの頃に一時期増えましたが、最近では落ち着いてきています。

○需給バランスの状況

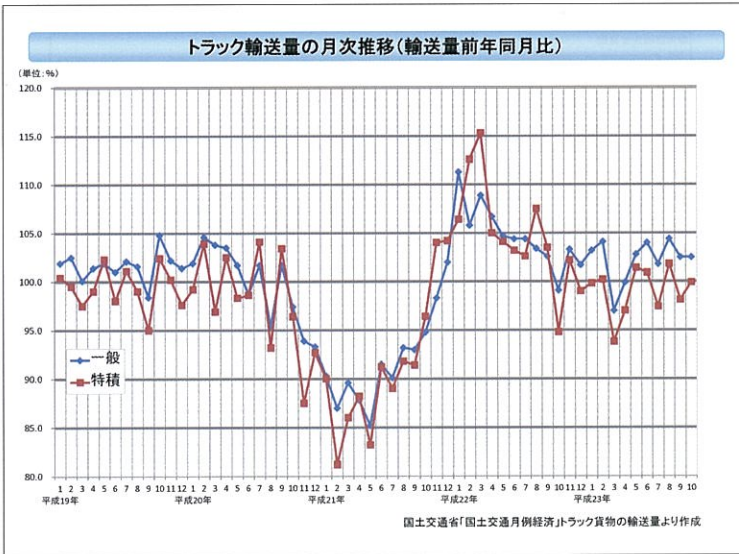
事業者数の伸びと車両数の伸びは、平成8年くらいまではだいたい同じようになっていますが、その後、大きく乖離を見せ始め、平成2年度を100とすると、平成22年度の事業者数は157・2である一方、車両数は118・5という数字になります。車両数はここ10年、多少の増加はあるもののほぼ横ばいが続いています。(資料3)

トラックの輸送指標等も、1両あたりで見るとトン数ではほぼ横ばい、トンキロでは増加傾向にあります。一事業者当たりの輸送トンキロではほぼ横ばいです。

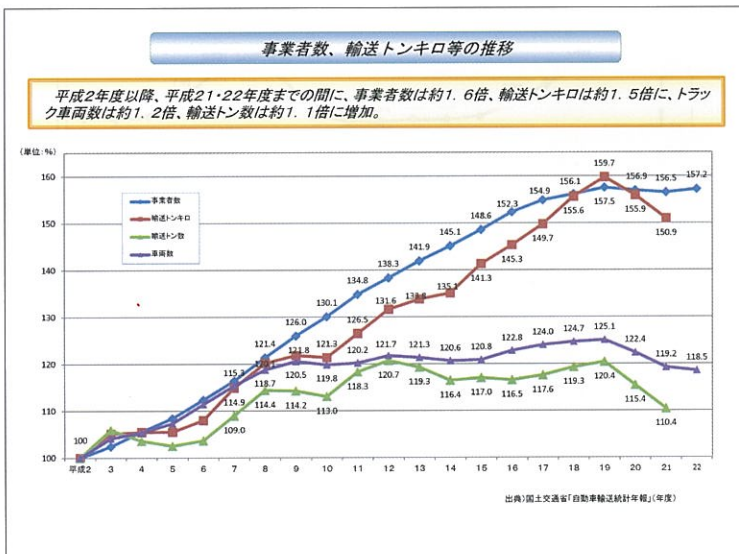
実車率等の推移は、実車率が少しずつ右肩上がりが増えて直近が75%。実働率は70%を下回るレベルで横ばいに推移しています。

さきほど触れましたように、震災後の状況も、前年同月比でみてそれほど落ち込んでいません。

運賃の状況を見ると、特別積合せ貨物では、多少の上下はありま



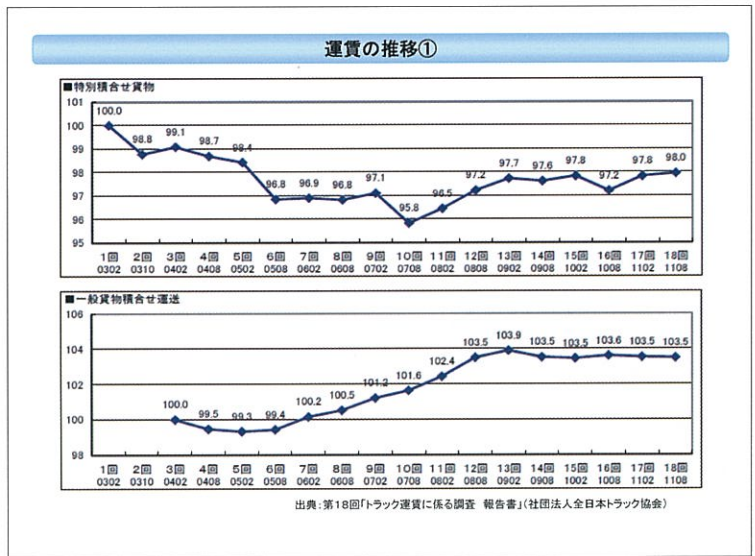
資料2



資料3

すが、横ばい状況です。一般貨物の積合せ運送についても震災の前の11年2月で103・5、同年8月においても同値で横ばいです。(資料4)

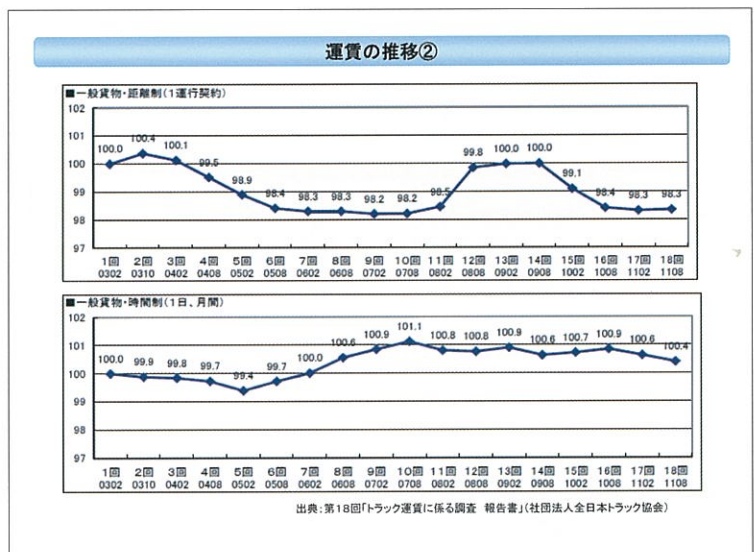
貸切の距離制や時間制の運賃で見ても、急激な下落などは数字に表れていません。(資料5)色々な事業者の方から、厳しい状況をお聞きします。数字だけ見ている良いのかという問題意識をもっていきますが、データを見る限りでは以上のとおりです。



○労働環境の現状

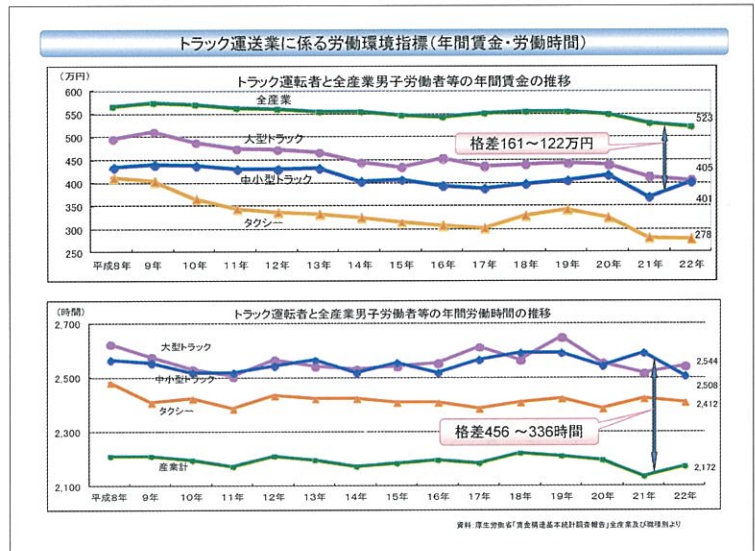
需給については今申し上げた状況ですが、トラック産業が抱えている大きな問題がいくつかあります。その一つがこれからの将来を支えていく若者が就職を希望するような労働環境になっているのかどうかという事です。

全産業と比べると、年間の賃金は2割以上低い一方で、年間の労働時間は2割近く長くなっています。(資料6)タクシーほどではないしる、トラックもかなり厳しい状況にあります。



また、労働関係法令・改善基準告示の遵守状況を見ても、違反率が50数%とか60数%と非常に高い水準で推移しており、労働環境の改善がなかなか進んでいないという状況です。

さらに、過労死がトラック産業に多いとの指摘がなされています。(資料7)これは厚生労働省のデータですが、左側の円グラフは、労災の請求件数に占めるトラックの割合で全体802件中108件、13%ほどを占めています。右側の円グラフは、その請求件数に対して支給決定



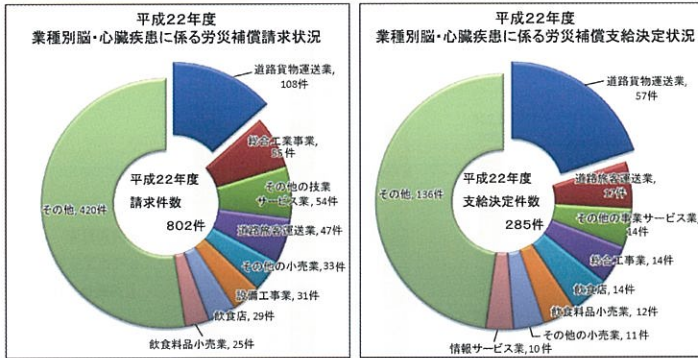
された件数で、285件に占めるトラックの割合は57件、20%となっています。

若年労働者をはじめとしてこれらのトラック産業を担う人材を確保していくために、こういった労働条件を改善することが大変大きな課題となっています。

○交通事故の発生状況

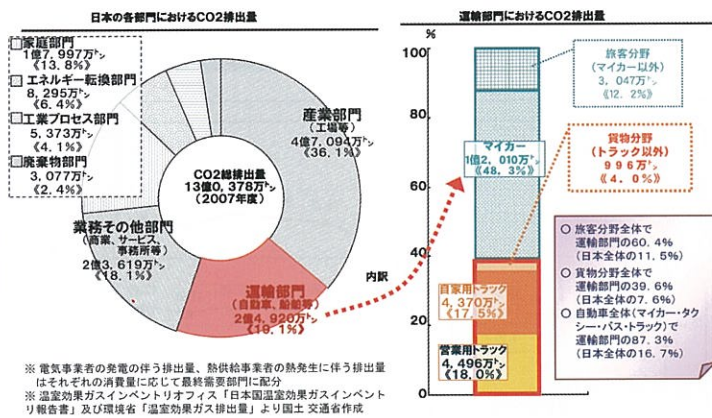
トラック事業の運営に当たり、輸送の安全確保は大前提です。トラックの交通事故件数は減少傾向にありますが、死亡事故件数では事業用自

脳血管疾患及び虚血性心疾患等(「過労死」等事案)の労災補償決定状況



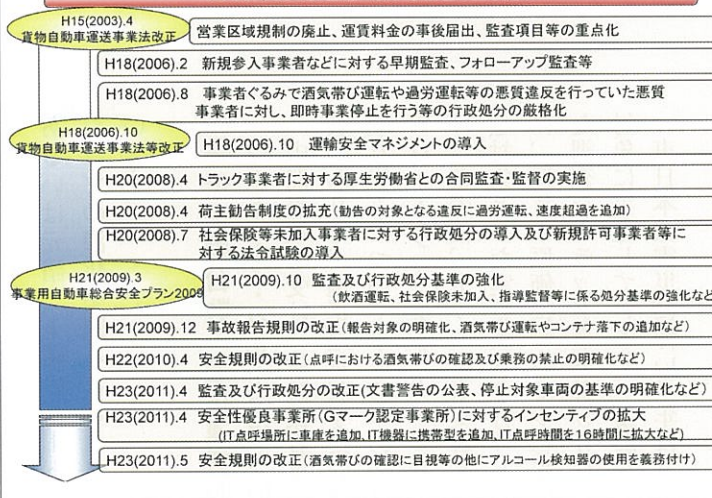
資料7

我が国のCO2排出量



資料8

トラック事業の安全性に関する最近の主な施策



資料9

動車の死亡事故の大半をトラックが占めています、トラックの場合は、一旦事故が起きると重大な結果につながりやすい傾向があり、安全の確保は最優先の大きな課題です。

CO₂の排出状況

CO₂の排出量の中で運輸部門が19%と産業部門に次いで大きな割合を占めています。(資料8) その中でトラックは営業用だけで18%と大変大きな割合を占めており、CO₂の削減がトラック産業の大きな課題となっています。

なお、喫緊の課題として原油価格の上昇の問題があります。リーマンショック後に一旦価格が下がりましたが、そのままじわじわと上がり続け、現在、高い水準で推移しています。のちほどパートナリーシップ会議での取り組みをご紹介しますが、中長期的には化石燃料のみに依存するリスクは大きく、エネルギー安全保障の観点からも、それ以外のCNGとか電気といった車両への代替えに取り組んでいく必要があります。

2 トラック行政の取り組み

○トラック事業に関する規制緩和

平成22年12月の物流二法施行により規制緩和が行われ、さらに平成15年からは第2段の規制緩和が行われました。

その一方で事後チェックの強化を図り、悪質事業者の退出を促す取り組みを進めています。平成18年8月からは行政処分の厳格化を、10月からは運輸安全マネジメントの導入を図っています。平成20年7月には、

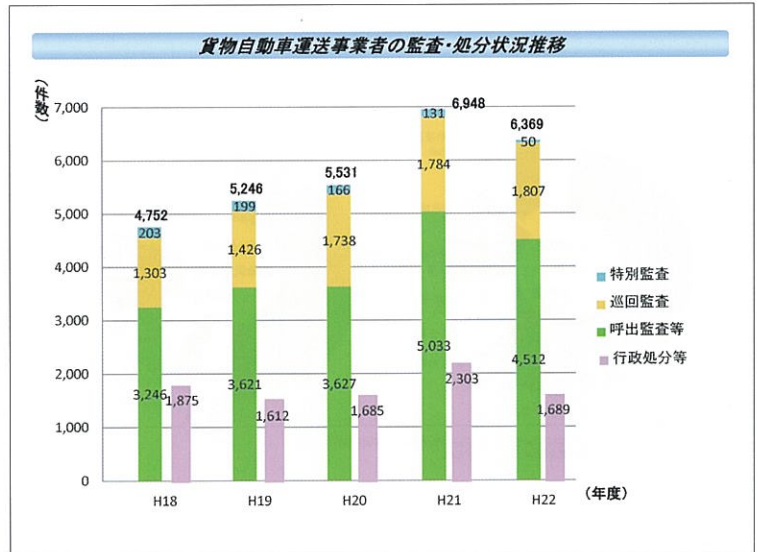
政処分ができるよう処分基準を見直すとともに、併せて新規許可事業者に対して社会保険加入を条件付けることとしています。また、新規参入者に対する事前チェックを強化する観点から法令試験を導入しています。平成21年10月には、社会保険の未加入などに対する処分基準を強化しています。(資料9)

○トラック事業者の監査・処分状況

限られた行政のマンパワーでいかに効率的に事後チェックをしていくかということに色々と工夫を重ねて

おり、適正化機関の巡回指導の結果を有効活用させて頂き監査を実施しています。全国で300名の監査官がいますが、タクシーなど他の事業の監査も行っていますので、適正化機関との一層の連携が必要となっております。

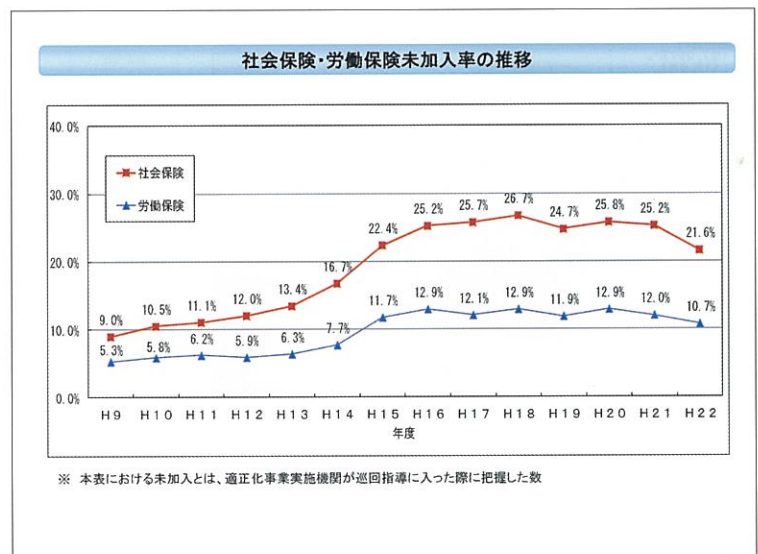
資料は、最近の監査と行政処分の件数です。(資料10) 監査の件数としてはご覧のように、平成22年にやや減少していますが、全体として増加の傾向にあります。行政処分も件数が若干増えていて、特に処分基準を厳しくしておりますので、許可の



資料 10

取消しや事業の停止といった重い処分が増えてきています。具体的な違反項目としては、点呼をしていないとか、運転者に対する指導監督がされていないとか、過労運転防止の措置が行われていない等というものです。

また、社会保険等の未加入率がどうなっているかですが、平成16年以降、社会保険だいたい25%ぐらいで推移をしています。(資料11) その頃から厚生労働省の監査などと連携をとってきましたが、なかなか効果が表れないということで、平成



資料 11

20年以降、行政処分の基準の強化を進め、その効果が少しずつ出てきたのか、22年には少し下がってきています。

○トラック産業に関する将来ビジョンの中間整理について

平成22年の3月に第1回の検討会を開催し、その年の7月に中間整理がなされています。この中間整理では宿題が2つ、1つは経済的な環境整備ということ、ワーキング・グループを作って最低車両台数と適正運賃収受の取組みについて検討する



こと。もう1つは、荷主・元請、あるいは元請・下請のパートナーシップの深化を図ることとされています。

○最低車両台数・適正運賃収受ワーキング・グループについて

中間整理を受け、最低保有車両台数のあり方、適正運賃収受に向けた取り組みについて平成22年の10月からワーキング・グループを立ち上げ、その後、トラック事業者8千者を対象とした実態調査を行うとともに、運賃・原価について少し深掘した調査をトラック事業者500者を対象に実施しています。(資料12)

東日本大震災に伴い半年ほど中断

最低車両台数・適正運賃収受ワーキンググループについて

<目的>

▶トラック産業に関する将来ビジョンの検討会において、平成22年7月の中間整理において、最低保有車両台数のあり方、適正運賃収受に向けた取組みについて、「規制緩和以後の課題」とされたところ。

▶このため、これらの個別課題について、学識経験者、有識者、荷主団体、業界団体、トラック事業者、労働組合、行政等の関係者からなるワーキンググループを設け、課題解決に向けた検討を行う。

トラック産業の将来ビジョンに関する中間整理(平成22年7月7日 抜粋)

(略)、新規参入に係る最低車両台数のあり方、適正な運賃の収受に向けた取組みに関し、ワーキンググループを設置し検討を進める。

<開催経緯>

第1回WG(平成22年10月13日開催)

- ・ワーキンググループの設置について
- ・最低車両台数に関する現状と課題について

第2回WG(平成22年10月20日開催)

- ・トラック事業における運賃・料金制度の現状
- ・トラック運賃に係る調査報告について
- ・当面の調査・分析の進め方、アンケート調査の実施について

第3回WG(平成23年3月7日開催)

- ・最低車両台数のあり方について

第4回WG(平成23年9月8日開催)

- ・運賃料金等に関する実態調査結果について

第5回WG(平成23年12月27日開催)

- ・これまでの議論の論点整理及び検討の方向性について

<事業者に対する調査について>

ワーキンググループでの議論・検討の基礎資料とするため、以下の調査を実施。

- ▶「トラック輸送の実態に関する調査」(8,000事業者を対象)
- ▶「トラック運送事業の運賃・原価に関する調査」(500事業者を対象)

資料 12

トラック輸送の実態、トラック運送事業の運賃・原価に関する調査結果について

<p>トラック輸送の実態に関する調査【調査Ⅰ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○調査対象: トラック運送事業者 8,001者 ○回収数: 2,412者(回収率30.1%) ○調査時期: 平成22年11月～12月 	<p>トラック運送事業の運賃・原価に関する調査【調査Ⅱ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○調査対象: トラック運送事業者 559者 ○回収数: 396者(回収率70.8%) ○調査時期: 平成23年1月～3月
--	---

経営基盤の確保について

- 小規模事業者ほど、平均した収支率が悪化する傾向。
- 最大積載量が小さい車両ほど、平均した収支率が悪化する傾向。
- 各事業者ごとに運賃の設定の考え方や運賃水準の決定方法が異なり、運賃体系自体も多岐にわたっている。
- 通常原価計算を実施している事業者の割合は低い一方、実施している事業者は保有車両台数の規模の大小を問わず、運賃の収支状況が良い傾向。
- 保有車両台数規模が大きいほど運転者人件費が高くなり、一方で一般管理費は低くなる傾向。また、最大積載量大きい車両ほど運送原価に占める固定費(運転者人件費、車両費等)の割合が低くなる傾向。

安全・環境・労働環境等に係る社会規制面からの妥当性について

- 輸送の安全性向上に向けた取組みについて、保有車両台数規模が大きいほど、法令事項以外にも自主的に取り組んでいる傾向。

荷主・元請・下請間における取引関係について

- 多層構造における取引については、保有車両台数規模を問わず元請・利用運送事業者等からの下請・利ざやが約10%程度等の実態。
- 保有車両台数規模に拘わらず、取引先としては「真の荷主」が最も多く、全体でみれば53%。
- 取引荷主等との契約締結において、保有車両台数規模が小さいほど、書面契約によらず口頭契約のみの割合が増える傾向。
- 下請・荷主適正取引ガイドラインについて、保有車両台数規模が大きいほど、認知されている割合が増える傾向。

資料 13

安全・環境・労働環境等の取組については、保有車両規模が大きいと、色々と安全や環境面への取組に自主的に取組んでいる傾向があらわれています。

また、荷主・元請・下請間における取引関係については、多層構造における取引では、利ざやを10%くらいとっているという実態があらわれています。保有車両台数規模が小さいと書面契約ではなく口頭契約のみという割合が多いようですが、書面を残すということが運賃の収受にもつながるのではないかと考えられます。

昨年12月末の第5回ワーキンググループでは論点を大きく3つにグループ化しています。もともとこのワーキンググループは、最低車両台数のあり方と、適正運賃収受に向けての取組みの2つのテーマでスタートしました。しかしながら、これまでの議論の中では更新制を含めて不適正事業者をどのように排除していくのか、また、多層構造を是正すべきではないか、利用運送や取次とか3PLについて今のままでいいのか、といったことが議論されています。そのため、「市場構造の健全化に向けた方策について」という

ワーキンググループにおける論点整理について

まず運賃設定の考え方や運賃水準の決定方法については、各事業者にかなり違いがある、あるいは運賃体系自体も多岐にわたっているという結果が出ています。運賃の適正収受の考え方で言えば、一回一回の運行毎にコストを回収できるレベルで運賃を設定している事業者、色々な事業を行っているけれどトラック事業部門で採算がとれれば良いとする事業者、会社全体で収支が償えばトラック部門の赤字に必ずしも拘らな

いとする事業者等、かなりバラつきが見られます。この辺りが運賃の適正収受という場合の難しい点ではないかと思えます。

それから、原価計算をやっているかという点では、通常原価計算をしている事業者が3割くらいしかおられません。原価計算をしている事業者からは、保有車両数、事業の規模に関係なく運賃の収支状況が比較的良好という回答がありましたので、やはり原価計算をきちんとして、運賃の収受にあたって重要な要素ではないかと考えられます。

しましたが、昨年9月、議論を再開し、調査結果の報告と、フリーディスカッションを行って頂いています。昨年12月には論点を整理し、今後の方向性について議論して頂いたところです。

○トラック輸送の実態、トラック運送事業の運賃・原価に関する調査結果について

昨年9月の第4回ワーキンググループでご報告をした調査結果をかつまんでご紹介します。(資料13)

まず運賃設定の考え方や運賃水準の決定方法については、各事業者にかなり違いがある、あるいは運賃体系自体も多岐にわたっているという結果が出ています。運賃の適正収受の考え方で言えば、一回一回の運行毎にコストを回収できるレベルで運賃を設定している事業者、色々な事業を行っているけれどトラック事業部門で採算がとれれば良いとする事業者、会社全体で収支が償えばトラック部門の赤字に必ずしも拘らな

いとする事業者等、かなりバラつきが見られます。この辺りが運賃の適正収受という場合の難しい点ではないかと思えます。

それから、原価計算をやっているかという点では、通常原価計算をしている事業者が3割くらいしかおられません。原価計算をしている事業者からは、保有車両数、事業の規模に関係なく運賃の収支状況が比較的良好という回答がありましたので、やはり原価計算をきちんとして、運賃の収受にあたって重要な要素ではないかと考えられます。

テーマを追加しました。具体的には、不適正事業者への対応・退出希望業者への支援・多様構造の適正化・適正規模への誘導などです。

・最低車両台数のあり方等について

そもそもどういう趣旨で最低車両台数という規制が導入されているのか。規制緩和により事業者数の増大が予想される中、行政の事後チェックだけではなく、適正化事業による巡回指導等の取り組みと併せて、事業者自らが自主的な安全管理をしっかりと行うための規模を整えて頂く必要があると考えられたものです。自主的な安全管理をしっかりと頂くためには、個人経営や家族的な経営ではなく、所要の規模として最低車両台数を確保して頂くという趣旨です。こうした趣旨を踏まえ、現時点でそれを引き上げる合理的な理由があるのかについて議論して頂いています。

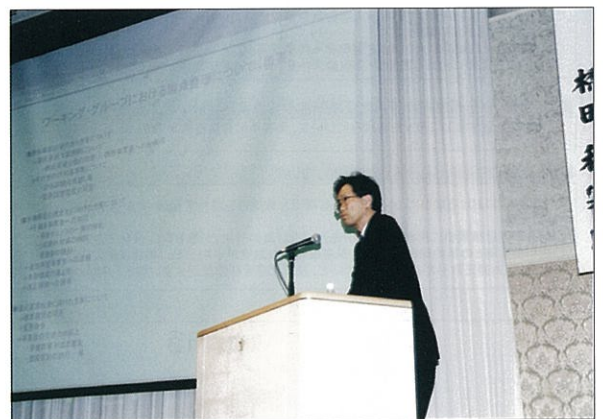
また、既存事業者の扱いがどうなるのかという点についてですが、ともすると最低車両台数を引き上げて新規参入者が入って来にくくしてくださいというお話が先行しがちですが、安全規制ですので、仮に引き上げるといふことになると、既存事業者についても、何らかの経過措置は講ずるにしても、同じように規制をクリアしていただく必要があります。

す。事業の合併などをしなければ一社一社の方々が最低車両台数をクリアするために車両を増やすこととなり、全体として供給が増えていくことにはなりません。最低車両台数については、こうした問題を伴うことも業界の方々にご認識頂きたいと思えます。

その他の許可基準申請等についても、改善ができないかという議論がありました。法令試験について、もっと厳しくすべきではないかという指摘であるとか、下請法とか独禁法特殊指定等の関係法令についても試験の対象範囲の中に含めていくべきではないかというものです。

また、緊急調整措置の可否という論点は、トラック事業法上の緊急調整措置の制度により新規参入にストップをかけられないかという議論です。この制度は、需給バランスが著しく崩れているなどの状況において発動できるものですが、さきほど需給バランスでご説明したように、そうした状況はデータでは認められないので難しいと思われま

す。緊急調整措置に関連してワーキング・グループで申し上げているのは、営業区域が廃止されている現状においてこの措置を発動しようとする、ある地域について新規参入や増車にストップをかけても、隣からいくらかでも別のトラック事業者が



入ってくる。そういうことを防ごうとするならば、陸続き、あるいは橋でつながっている相当広い地域に緊急調整措置をかけなければ実効性がありませんが、そうすると事業者の方々の活動に及ぼす制約も相当大きくなるということです。

・市場構造の健全化に向けた方策について

不適正事業者への対応として事後チェックを一層強化していくとともに、5両割れ問題に対する何らかの歯止めが必要であり、行政として検討を進めていきたいと考えています。

それから業界紙でも色々と報道さ

れている更新制についてです。事後チェックが難しいのであれば、制度的に許可に何年間という有効期間を最初から設けて定期的にフィルターにかけてはどうかという指摘で、建設業の5年、旅行業の5年という例があります。

ワーキング・グループの議論でも、悪質事業者の排除に効果は見込まれる一方で、トラック事業者に大きな負担がかかる、事業運営にあたって不安定な立場に事業者をおくことになる等の問題が指摘されています。また、行政の負担についても、窓口の件数が大幅に増えてしまっています。6万3千の事業者さんが、例えば5年で1回更新するということになる、単年度で1万数千件の更新件数となり、現在の年間新規許可件数の10倍近い業務量が行政に発生するという問題点があります。

それ以外にも不適正事業者でなくとも後継者不足で事業を譲渡したい、又は他の事業に転用したいという点についてもなんらかの対応ができないか。先ほどの多層構造についても取引関係を適正化していくよ

うなやり方はないだろうか。特に、元請や荷主が自分で運行すると安全上、コンプライアンス上の問題が生じるとわかっていながら下請けに流してしまふ。それをもう少し改善できないだろうかといった論点も挙げ

られています。

適正規模への誘導という論点は、適正運賃収受ともからみますが、荷主・元請に対する価格交渉力を上げていく上で事業規模が小さいままで十分な交渉力が得られるだろうか。交渉力を高めていくためには、事業規模をもう少し拡大していくよう考えてはどうだろうか。それは、一概に最低車両台数を何十台にも引き上げるといふ議論ではなく、現在マーケットにおられる事業者の方々がもう少し力を合わせるという方向で考えてはどうだろうかという問題意識です。

・適正運賃収受に向けた方策について

標準運賃は、トラック事業法で、一定の要件が充足されていれば、国土交通大臣がこれを示すことができるといふ制度で、これを設定できないかとの指摘を頂いています。ただ、拘束力はありませんし、そもそも緊急調整措置と同じく、需給バランスが著しく崩れていることなどが要件になっていますので、現在、これを設定できる状況にあると云うのは難しいと思われます。

それから運賃の変更命令については、変更命令を必要とするような事案があれば、運輸局等の窓口で指摘いただければ行政として対応する

ということですが。

事業者の交渉力の向上という点については、原価計算手法の普及とか、書面契約の励行、これは実態調査で先ほど申し上げたようなことが浮き彫りになっていきますので、事業者さん自らの努力を促していくために、どのようなことができるかというものです。

論点としてはこういった点を議論していますが、12月のワーキング・グループの間ではトラック業界の委員の方々の間でいろいろなご意見が

ありましたので、持ち帰って頂き、業界の中でもご議論頂けないでしょうかとお願いをしているところであります。ワーキング・グループについては以上です。

○トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議の今後の進め方について

次に、パートナーシップの深化についてお話しします。本省でもパートナーシップ会議をやっていますが、現在、各運輸局等で会議を順次開催

トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議の今後の進め方について

1. 目的

「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」(以下、「パートナーシップ会議」と言う)は、平成20年度、荷主、元請事業者、下請事業者の協働により、トラック運送事業における適正取引を推進するため、望ましい取引形態の普及、不適正な取引の防止等を図ることを目的として設置された。その後、この目的を達成するため、トラック運送に関わる関係者が一堂に介し、積極的に意見・情報交換を行うことにより、適正取引確保に向けた認識の共有を図ってきたところである。こうした中で、昨年7月、トラック産業将来ビジョン検討会の中間整理において、トラック運送に関わる関係者の役割・責務の明確化を図り、関係者間の適切な関係性を創出していくという観点から、パートナーシップ会議の機能を再見直し、議論を深化させていくとされたところである。これを受けて、今後、パートナーシップ会議においては、これまでの意見・情報交換に加え、個別課題の抽出やその解決に向けた検討を行い、その検討結果等を積極的に関係者に対し広報・啓発していくこととする。

2. 今後の検討課題

・ガイドラインの動行状況の確認結果等を踏まえたトラック運送取引に係る課題の抽出及びその課題解決に向けた検討
・トラック運送取引に係る課題解決のための方策や改善事例等の広報・啓発

3. スケジュール

・H23年9月以降に、各地方会議において、個別課題に関する問題点及び改善方策等について検討し、本省会議において、個別課題に関する具体的な改善方策等の検討を行い、結果のとりまとめ。

資料 14

14) 個別の課題を抽出して、解決のための方策を荷主さん、元請さん、労働組合の方、さらに行政も加わって検討頂いています。荷待ち時間の問題ですとか、書面契約の問題とか、いくつかの課題を各運輸局で分担して検討しています。

加えて、パートナーシップ会議の場では、燃油高騰の問題を毎回取り上げ、燃油サーチャージ導入等に向け、ガイドラインの活用などについて周知等

を図っているところでです。

○運輸事業の振興の助成に関する法律について

運輸事業振興助成交付金については、従来の通達に基づく制度に代わって、法律に根拠を持つしっかりした制度が整えられた状況にあります。(資料15) ただ都道府県の交付は努力義務という形で法律上スタートしたことを踏まえ、私どもも総務省と連携をとりながら、この法律の趣旨、これまでの経緯などを踏まえて適切に対応して頂きたいと各都道府県にお願ひしているところであります。

併せて、私どもからトラック協会さんの方にお願ひしていますのは、交付金の使い方についての透明性、適切性に対して、従来以上にご配慮頂きたいということです。一旦都道府県に入った税金を補助金という形で頂く制度の枠組みは従来と変わっていません。補助金という税金の使い方に対して国民の納得が得られる透明で適切な使い方をお願ひします。

○平成24年度予算等について

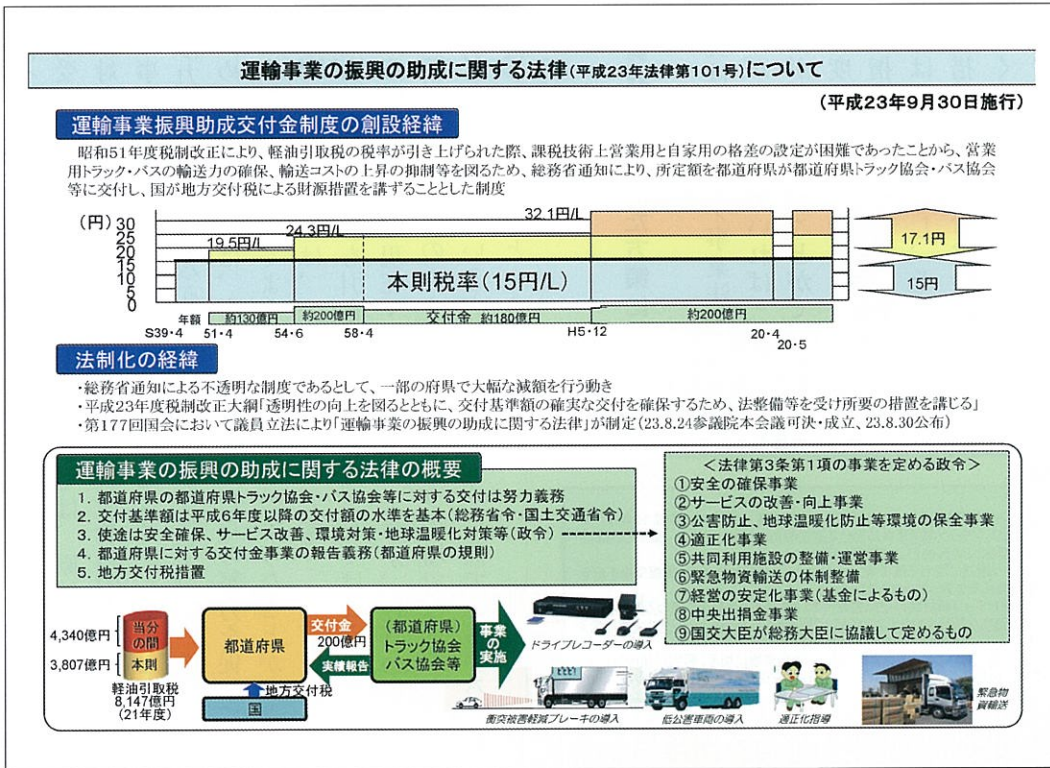
最後に、24年度予算等について触れます。トラック産業が抱える安全、環境等の課題に対応するため、行政としては、環境対応車、ASV機器、ドライブレコーダー等の

導入に対して予算上の支援を行っています。
また、税制面では、中小事業者の車両の更新にあたっての税制上の特例措置について2年間の延長が認め

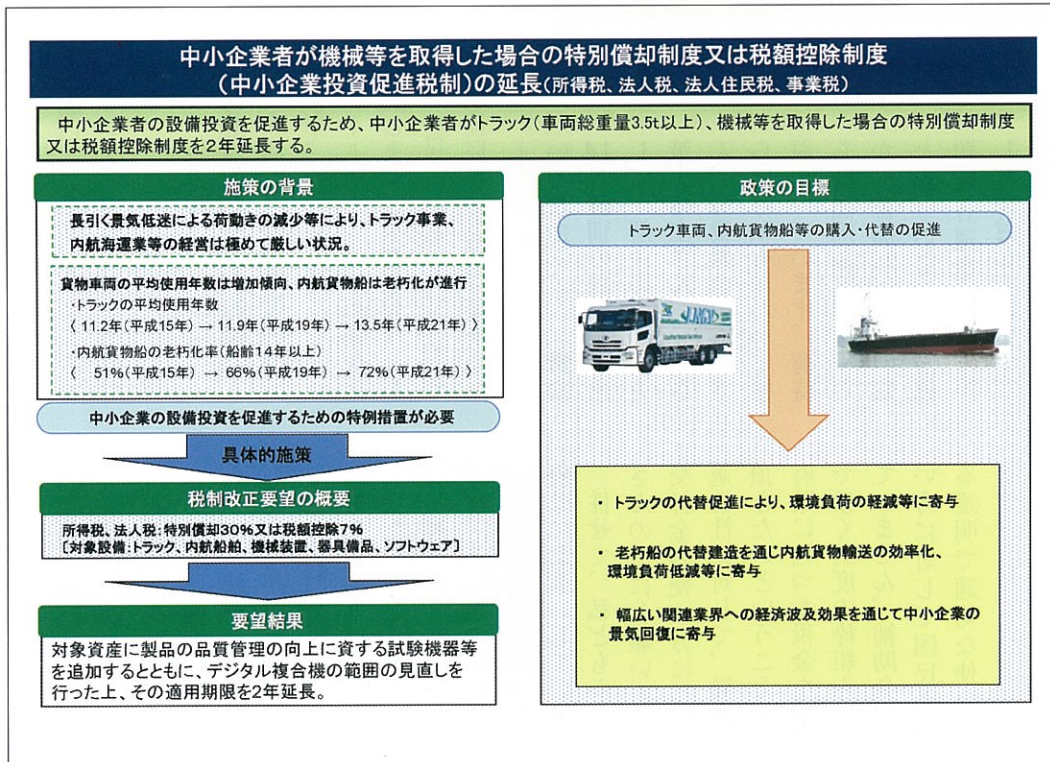
られています。(資料16) この制度は最も減税規模が大きく、買換え促進に寄与している税制です。

○最後に
私どもとしては、今後とも公正な競争環境の整備と、トラック産業の持続的な発展のために努力してまいります。事業者の

方々のご意見をうかがいながら、取り組んでまいりますので引き続きご協力をよろしくお願い致します。
最後までありがとうございました。



資料 15



資料 16