

第1回 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]

開催日時：平成20年5月28日（水）10：00～12：15

開催場所：中央合同庁舎3号館 4階特別会議室

出席委員：野尻 俊明（流通経済大学 学長）
齊藤 実（神奈川大学 教授）
井上 洋（社団法人日本経済団体連合会 産業第一本部長）
青山 伸悦（日本商工会議所 理事 産業政策部長）
平賀 信年（株式会社イトーヨーカ堂 執行役員 物流部長）
早田 一人（旭硝子株式会社 経営企画室 調査役）
木村 新（代理出席 三菱化学株式会社 購買物流部マネージャー）
齊藤 重雄（新日本石油株式会社 物流管理部長）
木村 省二（トヨタ自動車株式会社 調達部資材物流室長）
山口 明義（山口証券印刷株式会社 代表取締役社長）
菅原 宏明（東芝物流株式会社 取締役 経営企画部長）
矢島 昭男（社団法人全日本トラック協会 常務理事）
小室 秀明（日本路線トラック連盟 常務理事）
島内 技（日本通運株式会社 業務部長）
安実 浩祐（代理出席 川崎陸送株式会社 取締役）
興 明保（東京三八五流通株式会社）
佐々木 勝（代理出席 株式会社浅井 取締役 運輸事業部長）
青山 定雄（株式会社野村運送 代表取締役）
田澤 とみ恵（社団法人全国消費生活相談員協会 常任理事）
土屋 哲世（全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長）
井辺 國夫（経済産業省（中小企業庁）事業環境部取引課長）
甲斐 正彰（国土交通省政策統括官付参事官（物流政策））
国土交通省 自動車交通局

1. 開会の挨拶 本田自動車交通局長

2. 会議運営について

（会議規約案を事務局から説明）

- ・議長に流通経済大学の野尻学長を選出
- ・副議長に神奈川大学の齊藤教授を選出

3. 議事項目

(事務局から説明)

資料の確認

- ・ガイドライン等に関連する施策の取組状況（資料1～資料8）
- ・パートナーシップ普及のための今後の促進策等（資料9）

4. 委員、代理出席者のご意見

井上委員（日本経団連）：適正取引の推進にあたっては、荷主企業と物流事業者が対立軸ではなく、共通認識の上に立って議論することが重要である。トラック事業者だけではなく、荷主企業も原油・資材価格高騰の影響を受けており、その意味では条件は同じである。最終的には、パートナーシップのもとで、「民対民」の取引・契約を適正に行うことにより解決を図るべき問題である。

パートナーシップ確立にあたっては、第一に法律を守ること、第二に企業倫理の確立が重要であり、第二の点については当連合会傘下の大手企業はすでに実施している。法律や行政の指導がなくても、自主的に社会的責任経営を実施していくことが求められる。

青山委員（日本商工会議所）：商工会議所の会員には大中小様々な規模の企業があり、全国各地に516箇所あり、地域を担う経済団体である。商工会議所の全国ネットワークを使い、国土交通省から各種のガイドラインの説明をいただき、普及を図っているところである。法律や政策スキーム、ガイドラインを整備いただいたことについては大変感謝している。

さきほど指摘があったとおり、適正取引の推進のためには、会員相互の理解、荷主、元請、下請のなかでの相互理解、共通認識が大前提となる。日商でも小委員会を立ち上げて、取引適正化へ向けての議論を行っているところであり、3ヵ年計画での取り組み方針を今年の夏頃を目途にまとめる予定である。

運輸関係は中小規模の事業者が多く、地方では倒産も増加、各地の商工会議所では中小の運輸事業者からの相談が増えていると聞いている。適正取引の推進により、健全な地域経済の発展を目指すべく、鋭意取り組んでいきたい。

平賀委員（イトーヨーカ堂）：当社では物流センター運営を取引先に委託しており、配送事業者との直接の契約はないが、当社、取引先、配送事業者が三位一体となって、パートナーシップに基づき、生産性向上や安全運行の徹底に取り組んでいる。例えば、生鮮食料品の輸配送においては、車両に端末を搭載して点数で評価する仕組みを導入、エコドライブの講習会やドライバーに対する実技指導を実施しており、燃費の向上など一部効果も出てきている。こうした取り組みを全国に広げていく体制作りを進めているところである。

早田委員（旭硝子）：トラック業界と同様、当社にとっても「釜を炊く」関係で、エネルギー価格の高騰は深刻な問題であり、これをいかに吸収していくかが大きな課題である。運送業者の犠牲の上で事業を成り立たせるのは健全な姿ではなく、適正な運賃には対応して

いきたい。しかし、一方で競争の激化もあるため、2次輸送や3次輸送の削減、空車率の低減など、輸送面での効率化も図っていくことで、折り合いをつけていくべきである。

木村代理（三菱化学）：当社製品の8割は内航輸送によるものであり、船舶重油の値上がりの影響が大きい。当社の物流は100%出資の物流子会社が担当しており、燃料サーチャージ制についての説明も受けている。現時点では、物流子会社の協力会社、下請会社からは、運賃値上げ、燃料サーチャージについての具体的な要望はきていない。当社では製品価格への価格転嫁を行っており、輸送運賃についても適正な値上げ、価格体系ができるのであれば、協力していく。

斉藤委員（新日本石油）：石油業界としても、今回のような急激な原油価格の高騰は想定外であった。取扱商品が危険物であることから、その輸送においては安全確保、事故防止に最大限の注意を払っており、当社の方針としても物流CSRを掲げ、安全確保、コンプライアンス、品質維持を重点目標としている。

実際の物流はパートナーである物流会社、協力会社に委託しており、物流現場の実態を無視して荷主としての勝手な目標を押しつけるのでは、安全確保も効率化も達成できない。パートナーシップに基づき、ともに実態を踏まえて何が出来るかをお互いに話し合っ、解決策を見出していくべきと考え、取り組んでいる。

当社の場合、燃料サーチャージを従来から導入しており、いわゆるタリフのなかに、その時点の基準となる燃料価格が組み込まれている。燃料価格が変化したときに、別立てで精算する仕組みである。以前は年1回の精算であったが、最近は値上がり急激なため、年2回、さらには4半期または月次の精算を行うようになっている。

木村委員（トヨタ自動車）：荷主企業側でも、原油・資材価格の高騰が物流における大きな問題であることは認識している。従来より、当社を含めて大手荷主企業では、物流事業者と協力した取り組みをすでに進めている。たとえば、燃費の向上や安全な運行計画の策定である。

これらの取り組みは、荷主と物流事業者がパートナーシップに基づき活動することである。ただし、最近の燃料高騰は従来の相互努力を超えるレベルであり、サーチャージ制の導入はその一環と認識している。その意味で、今後如何に負担を分かち合うかがポイントと考えている。

一方、物流業界でも様々な取り組みをされていることは認識しておりますが、更なる効率化を考えると、会社、地域の商権枠を超えて輸送効率を向上させる等の改善の余地は有るのではないかと感じている。また、荷主としても努力が必要と考えている。いずれにせよ、パートナーシップ会議を通じ更に相互理解が深まることを期待しておりますし、荷主としてお役に立てることがあれば、取り組みたいと考えている。

山口委員（山口証券印刷）：印刷業界もいわゆる不況業種であり、原材料、紙の値上げに直面している。ここ数年間で4～5回の値上げがあり、そうしたなかでの配送コストの上昇は大きな問題となるが、実際にはトラック事業者からの値上げ要請、及びそれに関するトラブル等は発生していない。

印刷業界にも印刷会社の組合があり、取引改善委員会を設けて、当社もそのメンバーとして参画している。官公庁関連の入札において、事業者が赤字受注覚悟で極端に低い価格で入札してしまい、その一方で逆に印刷業界が儲かっている印象を与えてしまうため、こうした価格についての問題をこの委員会で協議してきた。ただし、組合に入っていない同業者、いわゆるアウトサイダーも多く、組合のメンバーが正直に値上げをしても、アウトサイダーが値下げで仕事をさらっていったのでは、なんのための委員会かわからなくなるという問題もある。

適正価格、適正取引は非常に難しい問題であり、そもそも価格は自由主義経済のもとで市場が決めるべきものという考え方もある。ただ、適正価格、適正取引の推進がおおきな課題となる背景・要因のひとつが、原油価格の急激な高騰であることは間違いなく、業界としてもパートナーシップに基づき、理屈ある値上げ要請には応じざるを得ないと認識している。

菅原委員（東芝物流）：当社は大手電機メーカーのいわゆる物流子会社であり、親会社（東芝）の立場でロジスティクスを設計している。荷主としての立場と、物流事業者の立場で物流業務を実行するという2つの側面がある。

前回のガイドライン策定の際にメンバーとして参画させていただいたが、様々な業界の各位の意見を拝聴して、全ての関係者が納得できて、正直者が損をせず、なおかつ競争原理も含めてうまく回る仕組み、制度をつくることが重要と感じた。

昨今の石油価格の高騰は本来の実勢価格を飛び出しており、海外の投機グループの資金流入が一因になっていると思われる。ただし、それをこの場で議論しても仕方がなく、そうした現実を踏まえたうえで、中小の零細事業者が多いトラック運送業界の納得ずくのお付き合いができる仕組みをつくることは、大いに意義のあることと思う。

事務局からは、「荷主等のパートナーシップ普及のための今後の促進策について（試案）」として6項目提示いただいたが、まずはこれらの各項目、取り組みの目的・ねらいを明らかにすることが重要である。目的がはっきりすれば、やるべきことも見えてくると思う。

矢島委員（全日本トラック協会）：トラック業界における元請・下請の関係が、平成16年に下請法の適用を受けた際に、独占禁止法で特殊指定を受けたところである。トラック業界が特殊指定を受けたということは、公正取引委員会から当業界が社会的に優越的地位の濫用を受けやすいと認められたものと感じている。

近年における競争激化、著しい運賃低下のなかで、安全輸送の確保がままならなくなっており、本来は運賃値上げが望ましいが現実には難しいということで、燃料価格高騰分だけでもなんとかならないかということで努力を重ね、行政にも努力いただいた結果、適正

取引推進ガイドライン、燃料サーチャージのガイドラインができた。当協会では会員への周知を図るとともに、行政にも荷主企業各位の諸団体に説明いただいているところである。

地方の協会も含めて、荷主企業各位との間での議論の場は持っているものの、ホンネで議論することが少ないのが現実である。先ほどからご指摘のあるとおり、パートナーシップに基づき荷主企業とトラック事業者が共通認識を持つことが重要であり、この会議が、両者がホンネで議論できる場になればと期待している。

今般の原油・資材価格の高騰が、トラック業界だけではなく、荷主企業にとっても大きな影響を与えていることは認識しており、最終の輸送部門だけがしわ寄せを受けて犠牲になることを避けていただき、応分の負担を分かち合うことが重要と考える。

今後の促進策についての試案のなかでは、「パートナーシップ憲章の策定」が重要である。荷主企業とトラック事業者の話し合いのなかで、こうした憲章ができることには大きな意味があり、是非お願いしたい。また、表彰制度の検討もあげられているが、平成18～19年度に当協会が国土交通省の指導を受けながら実施した、「中小トラック運送事業者の収益向上に向けたインセンティブ施策助成事業」では、認定を受けた事業者が「国からお墨付きを得た」ということで金融機関からの融資を得やすくなったという効果もあった。表彰制度が創設されれば、このような効果も期待でき、トラック業界がよい方向に向かうことが期待できる。

小室委員（日本路線トラック連盟）：先程の指摘のとおり、荷主とトラック事業者が腹を割って話し合い、共通認識を形成することが重要であるが、荷主と事業者では立場が異なるため、実際には難しい。今回のパートナーシップ会議では、是非両者の立場の違いを超えて議論し、共通認識を形成できることを期待している。

島内委員（日本通運）：矢島委員、小室委員から、トラック運送、物流業界の最大公約数的な意見をいただいた。景気がサブプライムローン等もあって悪化しているなかで、原材料価格が高騰している。通常であればこれにともない、運賃も上昇してよいはずであるが、業界の脆弱性から、こうした会議により当局の支援もいただかなければいけないのが実態である。先般、下請・荷主適正取引や燃料サーチャージについてのガイドラインを策定いただき、さらに今後の促進策としてフォローアップもいただくということで、大変感謝している。荷主企業各位や下請・協力会社との信頼関係をベースに、適正取引を推進していきたい。

安実委員（川崎陸送）：さきほどの事務局からのご説明資料では、燃料価格高騰を転嫁できている事業者は4割程度とのことであったが、当社の場合、価格を転嫁できているのは、売上高ベースで35%～40%未満である。

新事業所にはインタンクを設置して、協力事業者にも利用いただく等の取り組みにより、運賃抑制に努めてきた。燃料サーチャージ制についての説明会によると、サーチャージ制を適用しない運送事業者には営業停止もありうるとのことであり、当社としても、さらに

踏み込んだ荷主企業との交渉が必要と感じている。この会議で、価格転嫁の成功例をご教示いただければ、ぜひ参考にさせていただきたい。

興委員（東京三八五流通）：当社は本社が青森（八戸）にあり、北海道から東京までの各地域5社に分かれ、4月末日にて札幌、青森、岩手、秋田、東北、関東地区のサーチャージの届出は完了している。私は東京の会社の社長であり、企業努力として、企業基盤の安定、輸送品質の向上に取り組んでいるが、燃料価格高騰の影響は大きく、燃料が1リットルあたり1円上昇すると、会社全体で約150万円の「持ち出し」となっている。

今回、適正取引や燃料サーチャージ制についてのガイドラインを策定いただき、経団連、商工会議所等の荷主団体からの協力もあり、当社としては荷主企業との交渉を通じて、相互理解が進んでいると感じており、以前に比べて交渉しやすくなった。各県における燃料サーチャージ制の運賃届出状況についてご存知であれば教えていただきたい。

荷主企業に対して、ただ単にサーチャージ制度の導入を求めるだけではなく、当社としても車両の大型化、積載方法変更等による輸送効率向上、配送の仕組みの見直しによる輸送距離削減等、燃費向上に関する取り組みを進めている。また、全車両にデジタコを取り付け、安全運行確保にも取り組んでいるが、既に経営の限界を超えており非常に危機意識を持って顧客様と自分自ら毎日交渉継続しています。

燃料サーチャージ制での運賃の届出により、交渉する側も顧客に説明しやすくなり、具体的な数字をもって説明できるようになれば迫力が増す。ただし、同業他社のなかには、書面の出し方、届出の方法がわからないというところもあり、当社ではこのようなスタイルで出しているという形でPRもさせてもらっている。サーチャージでの運賃表を持っていくことによって、荷主企業との相互理解も進むものと見込まれる。

佐々木代理（浅井）：当社は大型貨物を取り扱い、トレーラ等の大型車が多いため、燃料価格高騰の影響も大きい。適正取引、燃料サーチャージ制のガイドライン策定を受けて、国土交通大臣や荷主企業団体等の文書コピーを提示して、荷主企業との交渉に臨んでいるところである。理解はいただいているが、実際に承認・導入していただいたところは数社程度である。

最近の燃料価格の高騰が急激で、1企業で対応できる範囲を超えており、地方の協同組合からの話では、燃料価格が転嫁できずに廃業、倒産している事業者も少なくないとのこと。ガイドラインの普及や今回のパートナーシップ会議による取り組みで、通常の事業経営ができるようにしていただきたい。

事業者としても、さきほど言及があったとおり、デジタコ、サイドビューカメラ等の安全機器を取り付けて、事故防止に努めているところである。

青山委員（野村運送）：燃費の向上へ向けて、行政やトラック協会から出された施策、例えばデジタコの設置、Gマーク取得などは全て実行してきた。ただし、最近の燃料価格の高騰は、事業者の努力で対応できる範囲を超えていると感じており、こうしたなかで大多数

の小規模事業者は荷主に対して意見が言えず、長時間労働で対応せざるを得なくなることを危惧している。この部分に焦点を当てて議論いただき、解決策を見出ししていきたい。

土屋委員（全日本運輸産業労働組合連合会）：今回の会議のなかでの当連合会、自分の所属・役割が明確ではないが、運輸産業で働く者の代表として委員委嘱されたものと認識している。

規制緩和以降における競争激化、運賃の低下、さらに燃料価格の高騰があって、労働環境は悪化しており、他産業と比べて年間総労働時間で 600 時間、時間給で 600 円以上の格差が生じている。自動車事故、労災等も減少しておらず、当連合会としては、公正な競争の強化による労務環境の改善、トラック産業の魅力を高めることを基本目標としている。

ホンネで言わせていただくと、競争激化、燃料価格高騰のなかで、労使双方が経営維持に向けて努力をしてきたが、限界にきてしまったというのが実態ではないか。適正な運賃が収受できるようにして、安全対策、魅力ある産業・労働環境創出につなげていくことが不可欠であると認識している。この会議では、主に安全確保、労働環境改善という観点から、率直な意見を申し上げていきたい。

燃料サーチャージ制について付言させていただくと、事業者のホンネとしては、燃料サーチャージという形ではなくて、適正な運賃、公正な運賃に見直して欲しいということではないか。燃料サーチャージは、元請（利用運送）事業者は収受できた分は 100%実運送に支払うことが前提であり、手数料がもらえるといった話ではないため、元請事業者側では腰が引けてきているように思われる。荷主企業からの理解を得ることは当然であるが、大手の元請運送事業者が具体的に動き出して、民～民を打破していかないと、なかなか進まない。

田澤委員（消費生活相談員協会）：トラック運送業、荷主企業における物流がご専門の委員各位がお集まりになっているなかで、当協会、自分の立場はやや異質であることもあり、協会の自己紹介をさせていただく。

当協会は、全国の消費生活センターで消費生活相談員をしている者、それから相談員を卒業してその知見等を活用すべく、調停・講師などを行っている者が集まった団体で、昨年で創立 30 年となった。昨年度は消費者契約法上の不当行為に対して、差し止め請求の訴権を持つことができる適格消費者団体に認定された。各位がイメージする消費者団体とは違うかもしれないが、消費者各位と直接お話する機会を常に持っている者たちの団体である。

物流専門家の委員がお集まりの会議であり、業界用語が飛び交っているので、自宅で資料を見直して勉強しないといけないが、結果的に今後の会議での検討結果が消費者に良い形で、例えば価格やサービス水準、安全確保、環境負荷軽減等の形で還元できるようになればという視点で参加させていただきたい。

井辺委員（経済産業省中小企業庁）：昨年 6 月以降、10 業種についてのガイドラインを策定、これを鋭意普及・浸透させていこうと取り組んでいるところである。これまで多くの委員

各位から、「荷主と事業者間での共通認識の形成が重要」とのご指摘があったが、われわれとしても、このガイドラインが本質的に持っている意味は、元請、下請、荷主の3者構造のなかでいわゆるWIN-WIN関係を構築していくことだと認識している。民～民の取引には政府が関与すべきではないとの意見もあるが、現在の3者構造のなかでは、どうしてもお寄せが中小零細の部分に行ってしまう危険性がある。このなかで、適正な取引をいかに推進していくかについて、共通認識を持つことが重要である。

また、ガイドラインを普及・認知するだけでなく、活用・実践していくことが重要であり、この活用・実践にあたってどのような問題があるかをご議論いただきたい。あわせて、ガイドラインのフォローアップの場としても、この会議が機能することを期待しており、委員各位からのご意見・ご協力をお願いしたい。

甲斐委員（国土交通省政策統括官付参事官）：物流問題に関しては、経済産業省とも協力しながら、物流に関する各種の取り組みを行っているところであり、共同輸配送や拠点の集約、トラックの大型化といった施策を進めている。トラックは物流において不可欠な輸送手段であり、物流業の健全な発展、トラック運送事業の効率化の観点から、トラック業界が疲弊している現在の状況は、看過できない問題である。

さきほど事務局から説明があったとおり、運賃は規制緩和後一貫して低下しており、そこに昨今の燃料価格の高騰が社会問題化したことから、今回のパートナーシップ会議開催に至ったものとみている。ただ、原油価格が高騰しているといっても、物流コストとしての観点から、どの程度の価格、割合になっているのかが明確になっていない。あるいは、様々な商慣習によって埋没しているなかで、転嫁するにしてもどこに転嫁するかのかが問題となる。適正な取引とは、適正な物流コストとはなにかという問題であり、この点を荷主企業と物流事業者（トラック運送事業者）のパートナーシップのなかでよく話し合っていたいただきたいと考える。

物流分野では、すでにグリーン物流パートナーシップ会議を開催しており、これは荷主企業、物流事業者の双方から参画、2700社程度が登録している。今後の促進策のなかに、今回のパートナーシップ会議参加企業の公募があげられていたが、参加者が増えてくると、会議の運営が難しくなる可能性がある。グリーン物流会議のときには、運営主体としてワーキンググループを設置しており、こうした点も参考にさせていただくとよい。

齊藤委員（神奈川大学）：今後の促進策（資料9）について1点だけ申し上げる。本パートナーシップ会議の進め方として、さきほど甲斐委員から紹介いただいたグリーン物流パートナーシップ会議をひとつのモデルとして、それを踏襲する形で考えておられるように見受けられる。ただし、グリーン物流のときのテーマであった、いわゆる環境問題と、今回のテーマである荷主と物流事業者間の取引では、少々質が異なるように感じている。簡単に言うと、環境はパートナーシップを組みやすいテーマであったがために、かなりの広がりを見せている。今回、荷主と物流事業者間の取引をテーマとして同じような手法で進めた場合、果たしてどの程度普及するか疑問である。環境問題とは質が違うという点を認識

したうえで取り組む必要がある。普及させるためには、さらに一段の仕掛け、創意工夫が必要になるかと思う。そういった点を考慮して、事務局側で準備していただきたい。

5. 質疑

(1) 委員会における立場・所属について

田澤委員（全国消費生活相談員協会）：規約案第3条によると、委員の構成は学識経験者、経済団体、荷主企業、貨物運送事業者団体、貨物運送事業者、行政機関等の各員となっているが、当協会はこのなかのどれにも該当しない。当協会、自分のこの会議における立場・所属はどのようなものになるのか。

事務局：後ほど相談させていただき、ご指摘の箇所を修正させていただくようにする。

(2) 燃料サーチャージ制の運賃届出状況について

興委員（東京三三五流通）：燃料サーチャージ制の運賃の届出状況について教えて欲しい。

事務局：5月28日現在の届出の状況としては、全国の運輸局を含めて126件である。ただし、届出件数をもって、サーチャージ制の普及状況を計測しようとは考えていない。さきほど委員からご指摘のあったとおり、同じ事業者のなかでも複数荷主がいて、荷主によって理解・導入状況がまちまちである。説明はしているが回答がない場合、理解はいただいたが導入までは至っていないなど、様々なケースがある。届出のタイミングとして、多くの取引先荷主から理解・承認をいただいた段階で届け出ようとされている事業者も多いと伺っている。

また、運賃の届出制の中では上下幅10%の幅運賃制度が設けられており、10%を超えた場合に提出して下さいという制度となっている。一方で燃料サーチャージ制は、ガイドライン上は%に関わらず届け出て下さいとしているが、燃料価格高騰分が運賃全体に占める割合が10%未満であることから届出がないことも多いとみられ、この点については周知を図っていく必要がある。

さらに、今回の燃料のサーチャージ制をきっかけとして、とくに零細事業者各位には原価計算をしていただきたいと考えている。ただし、燃料費だけとはいっても、事業者はここ20年間原価計算から離れていたこともあり、計算作業に時間を要していると思われる。実際の荷主への提案はこの計算作業が終わってから行うことになると思われ、まだ普及しているとは言い難い状況である。そういう状況を調査するために、トラック協会と連携して、6月中を目途に、現在の燃料サーチャージ制の導入実績や業種・地域ごとの導入・普及状況を調査したいと考えており、現在、調査の企画を練っているところである。調査結果がまとまったところで報告させていただきたいと考えている。

以 上