

**第7回トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議  
議事録**

1. 日時：平成25年3月27日（水） 10:00～12:00

2. 場所：中央合同庁舎2号館 共用会議室3B

3. 出席者

野尻 俊明（座長）	流通経済大学法学部教授
齊藤 実	神奈川大学経済学部教授
松島 茂（御欠席）	東京理科大学専門職大学院教授
佐藤 正弥	一般社団法人日本経済団体連合会 産業政策本部主幹
青山 伸悦	日本商工会議所 理事 産業政策第一部長
（代理 中村様）	
田沢 克彦	日本チェーンストア協会 政策第二部統括部長
橋本 弘二	日本機械輸出組合 部会・貿易業務グループリーダー
細野 高弘	公益社団法人 全日本トラック協会 専務理事
浅井 隆	社団法人 東京都トラック協会 副会長
辻 卓史	社団法人 大阪府トラック協会 副会長
小杉 紘平	社団法人 富山県トラック協会 副会長
佐久間文彦	日本通運株式会社 業務部長
山浦 正生	全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
山口 浩一	全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長
桜町 道雄（御欠席）	中小企業庁事業環境部取引課長

（行政側）

野澤 英児	厚生労働省主任中央産業安全専門官
武藤 浩	国土交通省自動車局長
坂 明	国土交通省自動車局 官房審議官
金井 昭彦	国土交通省大臣官房 参事官（物流産業）
加賀 至	国土交通省自動車局 貨物課長
是則 武志	国土交通省自動車局 貨物課 企画調整官

### 3. 開会挨拶

(事務局) 開会の挨拶、省略

(武藤局長)

皆さん、おはようございます。朝からお集まりいただきまして、ありがとうございます。第 7 回目の会議になりますが、トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議の開催にあたりまして、一言ご挨拶を申し上げます。言うまでもなく、トラック輸送というのは、我が国の国内物流を支える基幹的な輸送産業であります。その担い手である運送事業者は、63,000 者に及び、かつ、そのほとんどが、経済基盤が脆弱な中小事業者だということでございます。非常に激しい競争下にあるということでございます。

これらにより発生する問題を解決するために、トラック産業にかかる取組作業部会の設置を決めて、2 月から作業部会で議論をしています。「参入基準をさらに強化できないか」とか、あるいは「多層構造の弊害解決に向けてどうしたらよいか」とか、さらには「水平構造の改善」といったことについて議論しています。

そういった中で、荷主とトラック事業者、あるいは元請事業者と下請事業者の間の理解を一層強固なものにしようということで、適正な取引を推進していくという課題は、これまでにも増して重要な意味を持っていくものと考えております。このような形で、いつものことではあります。荷主の委員の方々、あるいは、運送事業者の委員の方々にはお集まりいただいておりますので、こういう取引を巡る適正化のための様々なご意見、お考えを議論していただこうということでもあります。

今日、ご議論いただくのは大きく 3 つございまして、のちほど加賀課長から説明いたしますが、一つは、今申し上げた「トラック産業に係る作業部会の検討状況」を説明させていただきます。それから、二番目の課題がこの会議の主題でございますが、運送契約の書面化の推進ということを進めたいと思っております。昨日も、参議院の国土交通委員会がございまして、過労運転をどう防止するかという問題について、書面化を検討中だということをお知らせ申し上げまして、国会での関心も非常に高まっているというところであります。いずれにしても、書面化を荷主、運送事業者の双方で滞りなく推進していくためにはどうしたらよいか、現場における様々な問題がございますので、それについてぜひ、ご議論いただけたらと思います。三番目が消費税の転嫁対策であります。先般、公取が消費税転嫁特例法案を出しまして、カルテルの適用除外と、監視体制をしっかりとやっていくということが定められまして、とりあえず業界からは一歩、こういう体制ができたということで評価を頂いております。これからは、その法律のもとで、行政あるいは荷主事業者双方で、監視を強めるということが大事であると考えております。そういう意味で、今回のパートナーシップ会議のポイントということで、去年の 8 月にパートナーシップ会議が開催されましたが、書面化の推進が急務だというご議論を頂きましたので、それについて今日は議論をしていただくということでございます。今日は荷主の委員の皆様がおられますので、

皆様におかれましては「書面化の推進」と、さらに従来からお願いしております「燃料サーチャージの導入促進」について、引き続きお願い申し上げたいということをご挨拶の場で申し上げさせていただいて、私の挨拶とさせていただきます。今日はご議論をよろしくお願い申し上げます。

(事務局)

委員の紹介、資料の確認 (省略)

(野尻座長)

皆さんおはようございます。それでは、早速でございますが、議事次第に従いまして、議事に入らせていただきます。局長からもお話がございましたが、本日は4つの議題がございますが、このうち1と2がメインのテーマとなっております。そこで、あらかじめ、委員の皆様にご了解いただきたいと思いますけれども、まず1と2について、事務局と全日本トラック協会から説明を頂きまして、そのあとで委員の皆様全員からご意見を頂戴したいと考えております。委員の皆様のご意見、ご質問を頂戴した後に、議題の3、4という風に移らせていただきたいと思いますので、よろしく申し上げます。それでは、早速ではあります。議題1の書面化等適正取引推進について、事務局からご説明をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

(国土交通省自動車局貨物課 加賀課長)

資料1-2説明、資料2説明 (省略)

(全ト協 細野専務理事)

資料1-1説明、「燃料価格上昇に対処するための燃料サーチャージ導入等の対応ハンドブック」説明 (省略)

(野尻座長)

ありがとうございました。それでは、先ほどお願いいたしましたように、本日の主題でございます。議題の1及び2につきまして、委員の皆様全員からご意見、ご感想等の発言をお願いしたいと思います。いつもながら恐縮ですが、齊藤委員からお願いをしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

(齊藤委員)

それでは、最初ということで、まずは今日の資料についてご質問させていただきたいのですが、先ほどのトラック輸送における安全阻害行為に関する調査ということで、資料の説明をしていただいたのですが、内容を見ますと、想像以上に実態というのは過酷だと

というのがわかるのですが、調査の主旨とは違うのかもしれないのですが、こういうを受けて、運送業者さんが「どうした」というのは、特にはないのでしょうか。分かれば教えていただきたいというのが一点。

(全ト協 細野専務理事)

今後の対策は、改めてお話したいと思いますが、基本的には、ほとんど泣き寝入りというのが正しいと思っています。このところで頑張ったというのは特に見受けられません。

(齊藤委員)

それから、もう一つ、「燃料サーチャージの導入等の対応ハンドブック」ということをご説明していただきましたが、この中身は非常に良いのではないかと思います。特に、ステップを踏んで、それぞれのステップごとに進んでください、ということを示していますが、そのなかで特に交渉力という点を強調して、そこを具体的に指摘している点というのが、とても良いと思います。いろいろな問題があるけれど、各事業者ご自身で、荷主に対して自分で交渉力をつけていかなければどうしようもない問題だと思しますので、個別具体的な問題で、どう交渉していけばよいのか、という問題を具体的に示す形でハンドブックを作られたというのは、良い方向性を示していると思います。

そういったことに関連して、書面化に関しては、これからガイドラインを作って公表してということだと思うのですが、前回の委員会で実態を把握して、書面化がなされていないということが明らかになって、緊急の課題だということで、今回、具体的にこうすべきだ、こうしたほうが良いということでまとめられたのは非常に良かったと思います。そういった点で、書面化を進めるというのは交渉力の一環だと思いますので、実際にガイドラインを出す時に、どう交渉するかという観点で編集されると良いのではないかと思います。

それから、もう一点、書面化するということの目的と効果は明らかなのですが、書面化しても変わらないという場合は想定しなくてよいのか。書面化はしたけれど、実際は何も変わっていないということを想定する必要はないのかということです。もし、書面化しても変わらない、ということがあれば、その後をどうするのか、ということ、その後の対応の仕方として考える必要はないのかと思いました。以上でございます。

(野尻座長)

ありがとうございました。佐藤委員よろしくお願いたします。

(佐藤委員)

作業部会の方で、いくつか意見を言わせていただいておりますし、またそれ以外でも意見を言わせていただいておりますので、大きなところだけを申し上げます。一つはやはり、上がってくる声として、荷主にせよ、元請にせよ、円滑な流れを阻害しない形で考えてい

ただきたい、また、既にコンプライアンスでしっかりやっているところ、既存システムで問題ないということがあれば、省力化できちんとした配慮をお願いしたいということ。また、ガイドラインが出来上がってから、実務上使いづらいという点が出てくるはずなので、その時には、ガイドラインがあるから、ということ的前提にしないで、そこは柔軟に見直していただきたいというのが一点です。

あと、ガイドラインの制定について、可及的速やかにとということで、急ぐということも大事ですけれども、十分な周知期間をお願いしたいという風に考えております。と申しますのも、真面目な企業であればあるほど、「この項目が書いていない」といった時に社内のシステムを全て変えなければいけないということで、負担になりますので、先ほど申し上げた省力化とそこはセットなのですが、そこはぜひご配慮いただきたいと思います。

「書面化しても変わらないのではないか」というご指摘がありましたが、比率だけで見ると、おそらく適切に対応している大企業については、「既に対応している」ということがいつも出てきて、そうでないところだけがいつも出てくることになるので、その時には中身を議論して、どこが出来ていないのか詳細に詰めていただければと思います。

最後に、資料の扱いという点で申し上げたいのですが、先ほど全ト協さんのほうから説明がありました「安全阻害行為に関する調査」ですが、これを見ると衝撃的な内容が色々書いてあります。ただ、これは、一般的になっているのではなく、おそらく一つの事例をいくつか挙げられておりますので、これを面白おかしく広報されてしまいますと、現実とそぐわないし、まともに営業している会社は心外だと思いますので、その扱いはご配慮いただければと思います。以上でございます。

(野尻座長)

ありがとうございました。中村さんよろしく申し上げます。

(中村代理)

日本商工会議所でございます。本日は委員の青山が出席できず申し訳ありません。

私も作業部会に出ておりまして、その時の意見と同じではありますが、日本商工会議所関係の輸出企業にお話を伺いますと、基本的な考え方として書面化については、肯定的、前向きな意見があったということは確認しております。実際に各項目についてみますと、その中で、多少考え方が分かれる部分がありまして、運送委託書の項目、その中でも、例えば付帯作業内容等についての書面化については比較的肯定的な意見が多かった。ただ一方、運賃、燃料サーチャージ、有料道路利用料金の問題といった、先ほどのご説明にありましたように、現場での臨機応変な対応への配慮が伴う問題につきましては、うまくルール化していくことに不安を持っていらっしゃる方も多いという声を聞いております。

当然、前向きな対応が多いわけですが、これを実際に円滑に実施することに関しては、今、佐藤委員からお話がありましたように、周知に関して、全体として共有される

こと、これが前提ではないかという声が聞かれました。この部分の進め方の工夫、全体での協力というのが必要なのではないかと思います。私からは以上です。

(野尻座長)

ありがとうございました。田沢委員お願いします。

(田沢委員)

日本チェーンストア協会の田沢でございます。まず、書面化の推進についてですが、基本的に公正取引の推進ということについては、私どもの協会でも重要な課題の一つと考えておりますので、公正取引推進のためのQ&A、このようなガイドブックを私どもで作成をいたしまして、基本的な考え方や適正取引に向けた取組みについて、会員全体で共有するような取組みを行っておりますし、ポスターを作成して、商談の際の意識啓発なども行っております。公正取引委員会による説明会、勉強会等についても行っております。そのような取組みの中で、私どもが推進に努めておりますのが、まず法令遵守、なかでも独禁法、下請法の遵守ということと、それから取引条件について十分な協議を行うということ、それから取引条件の書面化の推進ということ中心に取組みを行っているところでございます。このような取組みの推進において書面化の推進ということについては、私ども周知に努めて参りたいと思っておりますけれども、ご意見に出されております通り、皆できちんと取組むためには、理解の水準が揃い、効率的に全体に取り組んでいくということが必要であると思っておりますので、周知には十分ご配慮いただければという風に思います。

それから、軽油の高騰対策でございますが、平成20年の要請に基づきまして、私どもの中でも周知を行っております。一方で、私どもの足元の販売統計は、12ヶ月連続して前年割れを記録しております。依然として厳しい状況が続いております。株価が好転するなどの明るい兆しもありますけれども、特にこの2月、3月は大変厳しいという声も中にはございます。このような厳しい状況の中で、絶えず、値頃感というものに対して、お客様の支持や理解を得られるかということが、一方では非常に重要な事であると思っております。そういう意味では家計は厳しい状態にありまして、私ども小売りの現場から見ると、価格に対する目線というのは、なお一層厳しいといえるのではないかと思います。そういう目で見ると、軽油価格の高騰を受けて容易に転嫁できるかということ、現実的にはなかなか厳しい状況ではないかと思っております。

ただ一方で、家計に余裕が生まれてくるというのは大変重要な事だと思っておりますので、政府におかれては、デフレの脱却ですとか景気回復に向けて、色々な経済対策を機動的に打っていただいておりますので、成果が早く出て、良い循環につながるように期待をしておりますし、私どもも取引条件の十分な協議ということについては以前から推進を行っておりますので、こういったものについても引き続き努めて参りたいと思っております。

(野尻座長)

ありがとうございました。橋本委員お願いします。

(橋本委員)

前回は申し上げましたように、私どもとしましては、書面化は基本的に賛成でございます。資料 1-1「安全阻害行為に関する調査」という資料の 6 ページのところ、この調査の母数のところを拝見しますと、「調査対象のうち、荷主との取引が最も多く、一方利用運送事業者は最も少ない」ということですが、私どもは機械関連商品を輸出する企業から構成される団体でございますけれども、私どもの実感としましては、利用運送事業者さんとの取引が、我々関連企業の取引では一番多いのかなという実感がございまして、ちょっと実感と異なります。何を申し上げたいかという、現実に物を運んでいただいている事業者の方々と、運送契約に関して、荷主企業とが直接相対していないという問題がありまして、こういう発注元と受注先の関係と申しますか、業界間の関係というのは、当面まだまだ一日で解消されるものではないと思いますので、そういった状況を前提に考えていかなければならないと思います。特に私ども輸出関係企業の関心と申しますと、最近ではテロ対策もありまして、サプライチェーンのセキュリティ確保、保安確保で、社内の自主管理を行っていくという大きな命題がありますが、そう言いながら、輸送に関しては荷主企業が直接関与できない部分があります。そうしますと、荷主企業が望む形での輸送のセキュリティ管理をやっていただかなければならないわけですが、運送事業者からさらにその奥に入り込んでいくと見えなくなってきました、直接的に相対している利用運送事業者を信頼して契約を結んでいるという感覚があるわけですが、そうした問題も書面化されていきますと、直接荷主から見てわからない部分でも、信頼感が増えていくのかなというのがありますので、そういう意味で賛成申し上げたいと思っております。

軽油の高騰であります、言わずもがなのことですが、料金改定の交渉というのはあるべき話でありまして、明確な客観的なデータに基づいてお示しいただいて交渉していただければということに尽きるのかなと思います。基本的に、荷主企業と言えど安全阻害に関する調査、無茶な要求ばかりしている業界ばかりではございません。

(全ト協 細野専務理事)

補足的として、まず書面化についてですが、ご承知の通り 6 万 3 千程度の事業者がおります。一挙に導入するとなりますと、規模の大きいところは既にいろいろなことで書面化をしているので、システム変更などの問題はあります。

10 両以下の事業者では、ほとんど手書きのような状態でやっているところがございまして、従って、そういうところも全部スタートするというのは出来ないし、物理的にも大変であると思っております、既に書面化ができて上流のほうからきちんと書面化をして、だんだん下の方に対応していくというスタイルのほうがいいのか、というのがあります。

先ほど、書面化しても値段が変わらないのではないかという話がありましたが、やはり運賃というのは上の方から決められる可能性が出てまいりますので、やはり上流から書面化をしていただくという方法があるかと思えます。

もう一つは、周知でございますが、やはり利用者の数が非常に多いということがありますので、周知は十分実施していただきたい。できれば全体が集まれるような場というのを設けて、いろいろな大きな総会や大会、セミナー等の機会をとらえて周知いただけたらありがたいということがあります。

先ほど、安全阻害行為に関連した話が出ましたけれど、本当はこの後に何かしていかなければならないと思っているのですが、これだけでは数が少ないというのもございますし、業界がそういうことに対して、あまり根拠なく頑張ってしまうのも問題かなと思えますので、そこらへんはもう少し精査させていただいて、ご相談させていただきながら、少し対応を考えたいと考えております。

全てがこんな悪いところばかりではないというのは承知しておりますので、むやみにばらまくということは避けたいと我々も思ってございます。

それから、燃料サーチャージについて、地道に実施する方法も一つございますが、やはり本当に抜本的に直すのであれば、法制化を視野の中に入れていただければありがたいと思います。そうしますと、価格カルテルの道も開けてきますし、現に諸外国の中では法制化されているところもあるようですので、そういう点もご検討の中に入れていただけたらありがたいなと思えます。

(野尻座長)

ありがとうございます。辻委員お願いします。

(辻委員)

トラック事業者の立場から少し申し上げたいと思います。我が国は、申し上げるまでもなく少子高齢化、それから人口減の社会になっているということで、将来の労働力不足が言われています。そして、またいろいろな理由で製造業のウエイトがどんどん下がっていて、その分の受け皿として、介護のようなサービス産業、IT 的なハイテク分野もありますが、サービス産業のほうが受け皿となっているし、現に 70%がサービス産業に従事しているといわれているわけですが、この業界は離職率も高いし希望者も少ない。その根底にあるのは、対価に見合う賃金が払われていないとか、長時間労働であるとか、過酷な労働条件であるということです。トラック業界で起こっていることは、ほかの業界でもこれから課題になってくることだと思います。要するに、今まで日本の社会は、「サービスはタダだ」ということでしたが、これからは「サービスは有料なのだ」という時代になっていかないと、いつまでもサービス産業というのは低賃金の長時間労働だというイメージが定着して、ドライバー人材が少なくなっていくことになるわけです。それが一つ

と、もう一つは、トラック固有の問題として、労働災害が起こっている 7 割が荷主側の現場で起こっています。荷を下ろしたり積んだり、あるいは玉掛けやフォークリフトの作業時の責任が曖昧になっている。これが今、書面化の最大の焦点になっているわけです。共通認識とすべきなのは、運賃というのは原則「車上受け・車上渡し」である、ということです。これが基本料金となります。それ以上のことは全て付帯事項です。それが契約によって書いていない場合に、現場に行って初めてこのような作業をやるよう言われた、とした場合、これは労働者派遣となります。ですから、トラック事業者は派遣認定を受けなければいけないし、事故が起きた場合には、これは派遣業務ですから、荷主サイドで持たなければなりません。全部契約に書いてあれば、一括契約になると思いますが、慣行なのか、あるいはサービスなのか、いずれにしても、口頭であろうとなかろうと、今まで慣習でやっている場合であっても、暗黙裡に指示を受けて作業しているわけですから、それを明確にすべきだと思うのです。そういうことをやるべきだし、ある程度規制を考えていくべきだと思います。

今まで過積載がなくなってきた最大の功労は、規制に伴う厳格な取締の成果です。荷主は大事な貨物が届くわけですから、荷主にとっても輸送品質の向上というのは極めて大きなことであるため、共同責任であって「後はお前のところに責任がある」と言われて、責任があるだけの契約内容であればいいと思います。過酷なことも中にはあると言われています。そういった点を明確にすべきだと、それが我々も書面化をしていただきたいという最大のところで、現状案は大事なところが曖昧になっているということです。

それから、燃料サーチャージについても自民党の先生方とお話させていただく機会がありました。航空業界や海運業界で定着しているのに、なぜトラック業界ではこれが定着しないのか、という話になりましたが、これはやはり、海運には歴史が古いですし、数も限られています。航空会社は逆に新しい業界です。一方トラックというのは、昔からありましたが、今ある事業者のような形態になったのは戦後です。業者数は行き過ぎた規制緩和で現実的にはこの 22~23 年の間に 1.5 倍になっているわけです。4 万 2 千社から 6 万 3 千社に。一方荷物は 3~4 割減ってきています。その結果は火を見るより明らかで、過当競争となっています。これが一つと、もう一つは、99%が中小零細であるということです。こういった事業者は交渉力がとても弱く、「そんなこといったら別の事業者を使うぞ」と言われてしまいます。そういう、勝手に過当競争やっているのが悪いというのはそうなのでしょうけれど、そういうことで、今のサーチャージの問題についても、浸透していないと感じます。そういう点で、細野専務理事もおっしゃっていますが、何らかの法的根拠がないと、今の従業員 5 人とか 10 人というところが、20 台以下が 80%という世界ですし、そういう現実を考えると難しいし、今日の日経新聞を見るとガソリンと原油価格の差が拡大しているとのこと。大体、石油の輸入会社は半年以上為替ヘッジをしています。ところが、円安になった途端に小売価格を打ち出される。運賃は、スポットの場合は別かもしれませんが、大体半年から 1 年遅れてきます。だから、なかなか運賃は上がりません。

一方で原油のようなものは今日からでも値上げが始まります。北陸のある出席者に言われたのは、運賃は、長距離は燃料コストが 4 割であるといわれました。その辺のところは納得いかないと感じます。我々としては電気やガスと同じくらいライフラインを支えているつもりですので、社会的に大きな役割を果たしているという自負心をもっていますので、よろしくお願いします。

(野尻座長)

ありがとうございます。小杉委員お願いします。

(小杉委員)

業界全体の置かれている立場につきましては、辻委員がおっしゃったとおりでございますけれども、中でも中小零細企業が置かれている立場の一つの例を申し上げますと、東京都トラック協会においても、健康診断の受診について、交付金から助成出来ないだろうかと検討しているという話がありましたけれども、富山県トラック協会からもそういう提案が出まして、本当に苦しいところでは健康診断もできません。トラック業界全体では 30% の受診率ですが、全産業では平均すると 40% とのこと。運行管理で一番の基本は運転者の健康管理のはずなのですが、それが 30% しか健康診断を受けていない、そういう運転者が町を走っている。そういう状況に我々は置かれています。

また、書面化について、中小零細企業が荷主と対等に交渉するための、素晴らしいものと認識しております。内容についても、実に詳しく調べられて、非常に良いのではないかと思います。

唯、当局のご提案では最終実運送における書面化となっておりますが真の荷主と運送事業者との基本契約の段階でのものにして頂きたい。ご提示の方法では、現場でかなり混乱をするのではないかと考えていますので、もう少し工夫していただくとありがたいと思います。

もう一つ、先ほど多層構造の問題、水屋の問題が出ましたけれども、我々も決して多層構造そのものがすべて悪いと思っているわけではありません。例えば、帰り荷の斡旋ですとか、遊休車両の活用ですとか、業界全体の実車率を上げていくということについては、非常に大事なことだと思っています。輸送量にはどうしても波があります。

しかし、一部の水屋ですとか、心無い業者がいます、実際の作業の中身を確認せずに、ただ単に運賃だけを決め、あとは実運送会社にお任せという会社が往々にしてあるわけです。

中小企業の多い実運送事業者は、そうはいつでも、力関係でやらざるを得ないということもありますので、その意味でも、輸送作業を明確に書面化してきちんと水屋も原価計算をして、荷主と契約する。そう云う形態になれば、現場の方々の痛みが水屋にもわかってもらえることになるでしょう。それが、荷主に伝わっていくということになると思うので、

ぜひ推進を進めていただきたいと思いますけれども、実施に当たってはもう一工夫、二工夫していただきたいと思います。以上です。

(野尻座長)

ありがとうございました。佐久間委員お願いします。

(佐久間委員)

書面化の関係については、前回までのトラック事業全体を取り巻く課題あるいは問題の解消について、非常に有効な手段であるし、その重要性については、認識しますし、理解するところであります。ただ、ガイドラインに記載のある内容をみますと、荷主と我々元請事業者という関係がちょっと混同されているような受け止め方というのもありまして、また更には運送事業者だけの規制というのもちょっと感じられる内容というのが不安に感じているところであります。また、現実の下請法による規制が存在しておりますので、この下請法との棲み分けを明確にさせていただきたいと思います。そうでないと、業界内で、多大な混乱と管理費用の増大を招く恐れがあるのではないかと感じております。このガイドラインの中に、いわゆる下請法3条書面、「有効に活用ができます」という表現がありましたけれども、この3条書面の内容を満たしていれば、このガイドラインの内容を満たしているのだろうかという、更に加えて、たとえば、荷主あるいは元請事業者に対して、返信する仕組みというのがありますので、システムを我々が作っている内容からすると、改良する費用を要します。それからあとは、例えば、運転手、それから車両、そういったものの報告ですとか、所定の拘束時間、休息时间、連続運転時間が抵触しないように、という表現があったりします。

いずれにしても、請負った側から確認書面を返信する仕組みというのが、現状としては難しいのかなと感じております。また、輸送安全規則の義務化という表現が最後に載っておりましたけれども、これにつきまして、行政処分等の考え方というのがもしございましたら教えていただきたいと思います。いずれにしても、内容的には主旨は理解しているところですが、導入に向けてかなり整理が必要だと認識しておりますので、十分な説明期間と準備期間を設けていただいて、先に進めていただければと思っております。

それから、軽油の高騰対策につきましては、先ほど小杉委員からお話がありましたとおり、我々、事業の公共性の観点から、市場の中で受け入れられる、あるいは認識をされるという対策をご協力、ご尽力いただければと願っております。以上です。

(野尻座長)

ありがとうございました。山浦委員お願いします。

(山浦委員)

書面化の話なのですが、基本的に商取引のベースというのは書面契約ということでしょうから、ある意味当然の話なのですがけれども、いずれにしても、提起されている内容について、推進をされるべきであろうと認識をしております。とりわけ、その中身であります、燃油価格高騰化におけるサーチャージの書面化、消費税についても同様の主旨で盛り込まれていることに対して、極めて重要なポイントであると思っています。

お話にありましたように、我々の業界というのは中小企業がほとんどでございますので、行政主導、指導のなかで前進していかなければ、現実としては契約の中身というのは前に進んでいかないので、早急に義務化を取り組んでいただきたいと思っております。ただ、現実的な話を申し上げますと、原価計算すら実態として出来ていない事業者が7割くらい居ると聞いていますので、いかに中身について周知徹底していくか、セミナー等も含めてということでもありますので、その辺が推進における極めて重要なポイントだと思います。それと、問題は、ご指摘がありましたとおり、書面化したけれどそのことが実行化され、守られるのかということだと思います。そういう意味では、荷主あるいは元請に対する契約の効力をどう見ていくか、という問題もあると思っておりますし、資料にあります通り、荷主勧告制度というのでも適用しながら、社名を公表するという話も提起されていますので、これは国交省マターなのか、荷主サイドで言えば経産省マターという話になりますので、それも含めて、いわば実効性、あるいは機能できる仕組みを作って、思い切った対応をしていかないと、絵に描いた餅のような話になっていくと思っております。きちんとリンクさせながら、書面契約を前に進めていくことが重要であると思っております。

(野尻座長)

ありがとうございました。山口委員お願いします。

(山口委員)

書面化については、今回「重要事項確認書」も入ってきているので、前回よりも進歩していると、そういう意味では大いに賛成ですし、大いに進めていただきたいと思っております。

山浦委員とかぶるところが若干ありますが、ドライバー自体がわかっているのか、わかっていないのかもあるかもしれませんが、労働時間改善基準告示の問題などは、重要事項確認書の中に入っておりますが、指示を受ける側が明確にそのことが伝わっていると、どこで判別するかということです。「荷主とはこういう契約を結びます」「こういう契約で成立しました」、とドライバーに伝えるというのが、事業所の中における責任者のうち誰がドライバーに伝えるのかという流れが見えません。個々の取引ですから、適切に実行していただければよいのですが、「契約を結んだからには全て実行しなければならない」ということで拘束力がかかってしまって、実態と違う面が出てくる可能性があると思っております。書面化ではそこまで徹底することはかなり難しいのですが、書面化することによって、「履行してください」というのが既成事実化されるということ、危惧するところが若干あり

ます。しかし、守るべき項目がはっきりして、お互いが良好な関係で契約することは評価できますので、大いに進めていく必要があると思います。

燃料サーチャージの問題ですが、この前も新聞で、我々が前から要請していた事項なのですけれども、運賃の問題で、トラックの将来ビジョンでもありますように、国としては、公正取引の関係で運賃を示すというのは当然良くないでしょうけれども、ツアーバスの問題で、幅の運賃を出すような新聞記事になっています。そういうことができるのなら、サーチャージとは若干問題が違いますが、「平成6年の届出運賃がまかり通っている」というのが業界の中でも噂でありますので、標準運賃のような、幅を持たせられるような中での取組みというのは再度検討できないかと考えます。サーチャージとはかけ離れますけれども、例えばタクシーなどの例もごございますから、そういうことが可能なのか、疑問に思ったことを率直に申し上げさせていただきました。

(野尻座長)

ありがとうございました。金井委員はいかがですか。何かありますか。

(金井委員)

書面化についての理解というのは非常に重要だと思っておりますので、連携して、各種団体を通じて理解を深めるということをやっていききたいと思います。

(野尻座長)

ありがとうございました。最後になって申し訳ございません。浅井委員お願いいたします。

(浅井委員)

東京都トラック協会の浅井でございます。事業者として、この書面化を考えると、まず実際は利用者がこれを書面化してお客様に渡すというのが前提になっておりますので、なかなか実務的には大変だろうと思っております。しかしながら、ここに書いてある項目については、今現在は運送後にお客様に作業日報という形で書いて渡しておりますので、それを逆転させれば良いだけでありますので、ある程度可能ではないかと思っております。

それと、全日本トラック協会の細野委員からのご指摘がありましたけれども、10両以下はご勘弁願いたいという話がありましたが、そんなことをしてはとんでもないので、実施するなら徹底しなければ、書面化の目的は達成できないと思いますので、実施していただきたいと思っております。それと、業者間の取引については、これと類した書類を実際にはFAXで交わしているのが実態でございます。ただ、残念ながら、値段が入っていないというのが、違うところだと思いますが、事前にこういったことがわかれば、その後のトラブルがないので、大変結構なことではないかと思っております。業者の負担というのは増えるこ

とは間違いありませんので、少し準備期間等を設けていただいて、考慮頂ければと思います。

それと、安全性阻害の関係で、書類が出ておりますけれども、私どもは建設関係の仕事が多くなってきておまして、昔は玉掛けをやらされたという例が山ほどあったのですが、今現在は一流の業者の現場に行くと、逆に「荷物に触るな、玉掛けなんて、とんでもない」ということになっております。というのは、我々が指を挟んだり、けがをしたものですから、「触るな」ということになっております。一流のメーカーのところに行きますと、これと同じで、「触るな」ということになっておまして、ただトラックで運んで、「車上受け」ということになっておりますので、そういった面は、改善されていくのではないかと思います。末端の一流現場以外はどうなっているのかというと、それはわかりませんので、この線でやっていただければなと思います。

あわせて、今日は荷主の方がいらっしゃいますので、東京都トラック協会で非常に問題になっているのが駐車違反問題でございまして、配達して捕まってしまうというのが山ほど出ていまして、それが問題になっております。これも良く考えますと、車上受けという観点から立てば、捕まるということはないはずなのですが、現実的には捕まっているというのが、車上受けではなくて、配達して回っているからだということになるわけです。その場合、私どもの会社では、去年の場合 15 件位捕まっているのですが、お話を頂いて、向こうのお客さんに来てもらって、駐車代の 300 円を頂戴できるようになった等の対策を取っております。残念ながら、お客様のご理解を賜らなくて相変わらず捕まっているというのも現実でございます。捕まる場所というのは実は決まっております、このお店に行くとか捕まるというのは決まっております。そのようなところは、私の会社でなくても、どこの会社が行っても捕まることは間違いございませんので、ぜひともご指導をいただいて、立ち会っていただければ放置車両ということにはなりませんので、捕まるというケースは減ると思いますので、ぜひともご協力をお願いしたいと思います。

それと、サーチャージでございますけれども、これについては個別に交渉するというのは非常に限界があって、現実的には、語弊があるかもしれないが「無理ではないかな」と思います。この業界で定着させるにはどうしたら良いかというのは、別個の方策等を考えていただかないと、「個別にお客さんのところへ行って交渉してこい」と言われても、現実的にはなかなか無理だということを申し上げておきたいと思います。以上でございます。

(野尻座長)

どうもありがとうございました。貴重なご意見を賜りまして、御礼申し上げます。皆様からご意見等を承りましたが、書面化につきましては、推進の方向で全員の委員で一致していると了解しております。ただ、実施の仕方、周知について、ご疑問があるということも分かって参りました。また、サーチャージについては、なかなか進んでおりませんが、最後に浅井委員がいみじくもおっしゃられましたけれど、「個別の事業者に任せきりでは限界があるのではないか」ということは何人かの委員からも別の形でもご提示をいた

だいたところであります。

それから、齊藤委員はじめ、何人かの委員からご指摘を頂きましたけれども、「書面化をしても実際が変わらなかった場合はどうするのか」、これは重い話でありまして、それらも含めて、加賀課長のほうからご見解を賜ればありがたいと思います。よろしく願い申し上げます。

(国土交通省自動車局貨物課 加賀課長)

私の方からも数点、考えていることなどを申し上げたいと思います。齊藤委員のほうの、書面化の啓発というのは極めて重要でありまして、我々も、周知期間、啓発期間を確保し、全国的にセミナーを開催して周知徹底を図りたいと思っております。その時にぜひ、「交渉力」が一つのポイントだというご指摘について、セミナーで取り上げていきたいと思いません。

それから、先生からありました、これがあってもできなかった場合というのは、できるように頑張っていきたいと思えます。ただ、書面化を100%できるということがなかなか難しいことなのかもしれないと思っております。佐藤委員からもありましたように、やはり一定期間経た時に、「仮にそうだと、その原因は何なのか」ということを勉強するタイミングを考えて、行動的な問題について、作業部会でもいくつかの取り組みをやっておりますけれども、その関係も含めて考えて参りたいと思えます。

それから、橋本委員からいただいた、利用運送事業についての勉強を深めてはどうかというのは、そのように思えますし、ご説明もありましたので、勉強の仕方を考えていきたいと思えます。

先ほど、細野委員からありました、この調査結果につきましては、確かに一つの議論の参考になる事実だろうとは思っておりますが、やはりトラック協会の会員の方のご意見も聞いて、この調査結果を踏まえて何をやるのか、ということなども合わせて、適切な時期に良い形でご検討になられたらよろしいと思えますけれども、調査結果自体は今日の議論において大きな意味があったものと考えます。

それから、佐久間委員のほうからありました、書面化の中での元請の立場というのが、ガイドラインの中では結構、真荷主とほとんど一緒に書かれているから、元請という特別な立場に合わせて、あるいは、先ほどシステムの話もいただいておりますので、そういうところも含めて、もう少し議論を深めさせていただいて、元請のところを少し分かりやすく書けるように検討していきたいと思えます。

行政処分をどうするのかというご質問もありましたけれども、これも今後引き続き考えていきたいと思えます。

あとは、浅井委員からもありましたように、個別の会社だけに任せたサーチャージというのも構造上難しい面も出てきていると思えますので、これは、そうでない方向も考えていけるように取り組んでいきたい、トラック協会とも相談して取組んでいきたいと思えます。

す。以上でございます。

(野尻座長)

ありがとうございました。書面化につきましては、本日はガイドラインの案というものが  
出されておりますが、ただ今出されました色々な委員の皆様方のご意見を参考に、これを  
まだブラッシュアップしていただけるということですので、その点をぜひ、よろしくお願い  
申し上げます。

引き続きまして、議論の3に移らせていただきます。「消費税転嫁対策の情報について」  
でございます。貨物課よりご説明いただきたいと思います。

(国土交通省自動車局貨物課 是枝企画調整官)

資料3説明(省略)

(野尻座長)

ありがとうございました。ただ今のご説明について、何かご質問、ご意見等はございま  
せんでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございました。それでは、引き続き議  
題の4に移らせていただきます。「トラックの荷役作業における労働災害防止について」で  
ございます。本日は厚生労働省の安全課様にご出席いただいておりますので、ご説明いた  
だきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

(厚生労働省 野澤主任中央産業安全専門官)

資料4説明(省略)

(野尻座長)

ありがとうございました。ただ今のご説明について、ご質問等はございませんでし  
ょうか。よろしいでしょうか。大変ありがとうございました。一応、議題の1から4まで一通  
り議論を進めて参りましたが、何か委員の皆様の方から、このことを発言しておきたい  
というのがございましたら、特によろしいでしょうか。ありがとうございました。それで  
は、ここで坂審議官からご意見を頂きたいと思っております。

(国土交通省自動車局 坂官房審議官)

本日は、大変お忙しい時期にお集まりいただき、ありがとうございました。本日も、大  
変有意義であったと思っております。おかげさまで、書面化の方向につきましてはご理解いた  
だいたということで、私どもも進めて参りたいと思っております。私もネットなどでよく見るので  
すけれども、先日、ある通販会社の社長さんが、ツイッターで通販会社の送料について文  
句を言った顧客に対して、「汗水垂らして運送会社の人で運んでくれている送料を無料にす  
るとは何事だ」と「お前のようなものは二度と注文しなくていい」と書いて、いわゆる炎

上をして、結局その会社は送料を無料にしてさらには割引のクーポンを配布するという状況になっております。先ほどもお話がありましたように、消費者の方が低価格を求めるという傾向が非常に強いわけですが、本当は実際に運んでいる事業者の方々のご苦勞、あるいは、むしろその過程で作っている方々も含めて、産業界全体がそういったものを消費者の方にお届けしている、ということをしっかり認識した方が良いのであらうと思っております。そうした意味で、この書面化というのは非常に重要であると認識しておりますし、今回の取り組みがそういった社会全体のコストといたしますか、姿を迫及していく上での一助となればと思っております。皆様方に変感謝いたしますとともに、今後ともよろしくお願ひ申し上げます。

(野尻座長)

どうもありがとうございました。送料、運賃無料については、一家言あるのですが、今日は時間の関係でやめておきます。以上をもちまして、本日の議題はすべて終了いたしました。それでは、進行を事務局にお返しします。よろしくお願ひいたします。

(事務局)

長時間に渡り、熱心なご議論を頂き、誠にありがとうございました。予定の時間となりましたので、これで本日の会議は終了させていただきます。本日は、誠にありがとうございました。