

第6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24年8月6日（月） 10:00～12:00

2. 場所：中央合同庁舎2号館 16階 国際会議室

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	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 中林様）	
田沢 克彦（御欠席）	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（御欠席）	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	中小企業庁事業環境部取引課長
（代理 竹永様）	

（行政側）

田中 正晴	厚生労働省労働基準局安全衛生部安全課長
中田 徹	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
菅原 晃	国土交通省自動車局 トラック事業適正化対策室長
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

(中田局長)

皆さん、おはようございます。自動車局の中田でございます。第6回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。委員の皆様におかれましては、お忙しい中ご出席を賜りましてまことに有難うございます。

トラック輸送は国内物流を支える重要な基幹産業でございます。サプライチェーンの重要な担い手でございます。現在トラック事業者としては6万3千者が事業に従事しておりますけれども、そのほとんどが、経済基盤が脆弱な中小事業者でございます。そういう零細事業者が、このトラック産業、物流産業の中で非常に厳しい経営環境の中で厳しい競争状況でございます。そのことが荷主との間の取引の適正化ということについて、いろいろな問題を投げかけているということで、物流あるいはサプライチェーンにかかわる荷主の方とトラック事業者、あるいはトラック事業者の中でも元請事業者と下請事業者、全体の理解と信頼が重要であるということで、このパートナーシップ会議というものが設けられているわけでございます。今、国内産業が非常に厳しい国際経済環境の影響を受けまして、非常に厳しい状況であり、これまでのように右肩上がり、物流量、あるいは売上高が伸びている中では、この脆弱なトラック産業の産業構造に関わる問題も全体の伸びの中でうまく消化されてきたということがあるかもしれませんが、これから物流量が頭打ちになり国内の製造業等が縮小する、あるいは少子高齢化によって日本国内の需要が減少するというような事態を迎え、だんだん産業の規模としても小さくなっていくことも見据えますと、その中で従来通り、あるいは従来以上のレベルの物流サービスを確保するためには、非常に厳しい状況にあると考えると、このパートナーシップ会議の意義というのは非常に大きいのではないかと考えているところでございます。

今日の開催は約1年ぶりとなりますが、昨今では全体のマクロの状況以外にもいろいろな運輸産業に関わる問題が起きております。いくつか例を挙げて説明をさせていただきますと、毎日ニュースをみておきますと、社会的に影響が大きい事故が起きております。輸送サービスというのはA地点からB地点まで輸送するということについて、確実に輸送するということは当然でございますが、やはりその中身として質の高い輸送サービス、輸送が安全であるということが非常に重要でございます。その関連で今年のゴールデンウィークの最中に起きました「貸切バスの事故」がございまして、この件でいろいろな緊急対策を講じて参りました。貸切バスの安全対策を講じる中で、やはり同じ運輸産業であるということもありますし、発注者と受注者との関係ということも非常に大きな問題となりまして、その意味では貸切バス事故の教訓はこのトラック産業としてもいろいろ考えるべきことが多いのではないかと思っております。

また、昨今では原油の高騰がございまして、足元では少し落ち着いてきていますが、ま

た少し上がってきているようですが、軽油価格高騰問題というのもございます。この件に関して、このパートナーシップ会議の委員でございます経団連、あるいは日本商工会議所の方にもご協力いただきまして、原油価格高騰対策についてのご対応をお願いしたところでございます。この軽油価格の問題は、一時上昇が落ち着くこともございますが、長期的にみれば高騰していくというトレンドは間違いのないことございまして、引き続きこの問題についての関係者のご理解とご協力を得ていく必要があると考えております。

それから国交省自動車局としてトラック産業の将来ビジョンに関する検討会を長くやって参りました。先日、ここにいらっしゃいます野尻座長のご尽力を得まして、先週のワーキング・グループについてとりまとめの一定の方向性を出していただきました。ここの中でも安全規制のあり方、あるいは多層構造について、検討することになっており、トラック産業自体の様々な取組みについても関係者の皆様方にご理解を賜ればと思います。本日いろいろと議題を用意していますが、非常に厳しい環境にあります物流産業につきまして、関係者の皆様方からいろいろご意見を賜り、厳しい中でもより活性化した、より質の高いサービスが実現できるように、関係者それぞれのお立場からご尽力、ご協力をいただければ大変ありがたいと思っております。本日の会議もどうぞよろしく願いいたします。

(事務局)

委員の紹介、資料の確認 (省略)

(全ト協 細野専務理事)

資料 1-1 説明 (省略)

(国土交通省自動車局貨物課 是則企画調整官)

資料 1-2 説明 (省略)

(野尻座長)

有難うございました。資料 1-1、1-2 について、ご説明をいただきました。これから委員皆様全員からご意見を賜りたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。つきましては、順番といたしましては、名簿の上のほう、齊藤委員から右側に順に並んでいるため、齊藤委員からお願いをしたいと思います。どうぞよろしく願いいたします。

(齊藤委員)

1点だけお話をさせていただきたいと思っております。アンケート調査の結果を説明されましたが、その中身に関して言いますと、想定された範囲と申しますか、取引実態としてはだいたい皆さん想定されている実態を、統計的に明らかにされたのではないかなと思っております。分析の方も実態として悪しき慣習がこれだけ多いのだということが中心になっているので

すが、もう少し見方を変えると、ただ単に「実態がこれほど悪いのだ」ということだけではなく、方向性としては「これを改めるためにはどうしたらよいのか」ということなので、そういうことを考えますと、アンケート調査の中でも、例えば「手待ち時間というのは大したことはない」というところとか、「付帯作業もきちんと料金を取っている」事業者は少ないがいる。そのため、もし可能なら、そのようなところも焦点を当て、特性分析をされると、改善に向けた一つの方向性というものが出てくるのではないかと思います。それはおそらくアンケート調査自体を設計するときそういうことがなされているかという制限がつくと思いますが、そのようにやると、もう少し面白い分析ができるのではないかと思います。

(野尻座長)

有難うございました。ただいまのご意見につきましては、またそれを踏まえながら今後より深めた分析をしていただくということにしたいと思います。松島委員よろしくお願ひいたします。

(松島委員)

松島でございます。私は産業競争力の国際比較をしています。国内では物流コストのレートが非常に高いと感じています。高い物流コストが正しく認識された上で、そのコストを減らすための努力をするということが、サプライチェーン全体としての強みを回復するには大変重要なことだと思います。

2つのプレゼンテーションをうかがって、物流コスト全体の中にどういうファクターがどの程度寄与しているのかが曖昧にされているところが最大の問題だと思いました。曖昧にされているから荷主側も運送事業者側も、「どこをどう変えたらいいのか」ということ具体的な作業・検討を行うきっかけを見失っているのではないのでしょうか。

そのような意味で、このパートナーシップ会議の方向性は、物流コスト、国内における物流コストの構造とコストを比較して、どういうサービスを付加すると、どのようなコストが要するという点を明らかにした上で、それを荷主側か事業者側か、どちら側がコストを負担するかを明確にした上で、それを減らす努力につなげていくことが必要ではないかと思います。物流コストの「見える化」を進めるようにすることが、このパートナーシップ会議の最大の意義ではないかということを感じました。

(野尻座長)

有難うございました。ぜひそのようにしたいと思います。佐藤委員、よろしくお願ひします。

(佐藤委員)

2点ほど申し上げさせていただきます。まず、1点目のトラック協会からご説明いただいた資料ですが、取引実態が大変よく解りました。ただ、その中で、例えば、会社の規模の違いですとか、地方等で何か特色が出るのであれば、今後、改善事例を各地に紹介していくにあたって、おそらく強調すべき点が違ってくると思います。要するに、説明において、事業対象者が大きければ、大きいなりにどこが足りないのか、もし、地方で問題が起きているのであれば、そういう地方の説明において、分析の結果の特徴を活かしていただければな、というのが1点目です。

もう1点が、個別取引の課題解決に向けた検討についてです。資料にあるような問題点を挙げると実際、きりがないところがあります。むしろ、「こういう改善で進んでいる」ということのPRをお願いしたいと思います。と申しますのも、経団連では、「企業行動憲章」の中でコンプライアンスの重視ということを常時、会員に対してお願いしておりますが、これを前向きに進めていくためにも、問題点を強調するというよりは、「こういった改善事例をきっかけに上手くできた」というような事例を紹介することが効果的と考えますので、是非その点をPRしていただきたいと思います。

また、具体的な提案として、書面契約の促進がありますが、これも、できれば先般のトラック運送の燃料サーチャージと同じように、ひな形を提示するとか、具体的な事例の紹介をお願いできればと思います。その際に、できるだけ両者が契約等の書面を結びやすいように、なるべく簡素な形で取組めないものかと考えております。私からは以上でございます。

(野尻座長)

日本商工会議所では青山様に代わって中村様にご出席いただいております。中村様、お願いします。

(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。

資料を読ませていただいて、取引関係の実態がよくわかりました。有難うございました。日本商工会議所といたしましても、下請関係の改善は大きな課題です。各企業がコンプライアンスを掲げることも必要ですので、その方向性については、私共も必要なことと認識しております。

先ほどのご説明の中で、この安全運行パートナーシップ・ガイドラインや適正取引推進ガイドラインが、平成19年、20年あたりに作られたとありましたが、いまだこういう形で課題が出てきているということは、周知徹底について考えなければいけない点があるように思います。今回はトラック事業者さんのお話を中心ですが、荷主さん側も、食品事業者さんですとか、中小零細企業が多くあります。そういう意味では、荷主の業者さんの方にも色々な課題があり、その中でも物流コストの面でこういった問題点が出てきているのではないかと推測されます。私どもは中小企業、零細企業の団体もございますので、

そちらの側の課題というのもある程度分析し、それを通じてWIN-WINの関係で改善がなされるという方向を打ち出す必要があるのではないかと思います。その点もよろしく願います。

(野尻座長)

日本機械輸出組合の橋本委員はまだご出席いただいておりますので、後でいらっしゃいましたらご発言を頂きたいと思いますが、細野委員、よろしく願います。

(細野委員)

先ほどご説明いたしましたように、どうしても適正な運賃、付帯作業などが取れない。そういう点について企業規模別には、基本的には小さいほうが難しく、そういうところが個々に行動を起こすということは難しい面があります。できれば業界をまとめてとは言いませんが、ある程度、国主導または業界主導で、書面契約や付帯作業等については、やっぴこうという合意ができるように進めていただければ、有難いと思います。

(野尻座長)

有難うございました。辻委員願います。

(辻委員)

今日改めて聞いておまして、トラック業界というものがいかに曖昧な契約条件のもとで、しかも、世間平均から比べると労働時間は2割多くて賃金は1割安いという条件の中で、よく頑張っているということを再認識しましたが、その背景としては、先ほどから話が出ているように、悪しき慣習というものがあります。荷主との力関係というものもある。それから業界の中での過当競争というものもあります。また、その裏には日本には「サービスはタダ」という根強い思想がある。これらを、「全てのサービスは有料なんだ」という方向に契約内容を持っていく必要があります。

先ほどの細野専務のご指摘のように、基本的には車上渡しというのがあるが、実際には手積み手降ろしとか、(クレーンの玉掛け、フォークリフトによる作業までやっている。これは、労働法上問題があると思う。そういうものは、例えば、手積み料、手降ろし料、玉掛け料(クレーン)、というように明細に書いてあり、そういうものが契約書に書いてあって受注するのであれば、これは請負契約です。しかし、それまでの慣習で、どうしても手積みをやらなくてはならない、手降ろしをやらなければならない、というのでは、派遣業務になる。派遣業務ということは、労働災害が起こった時には、派遣先が責任を持たなければならない。請負であれば請負業者が労災を適用するわけです。そういう曖昧なことになっているから、極端に言えば労災が起こっても、「余計なことをして」となるわけです。極端な話では、法律的には「言われていないことをした」となるわけです。

高速料金についても、料金内だとか外だとかいう話になります。それから、他のことについても、料金と経費の区別がついていません。オイルサーチャージもそうです。車上渡しということを厳密に契約にすることによって、それ以外は有料だということになれば、荷主側も物流コストを下げるために、たとえばパレット化を進めるということになるかもしれない。今はパレットの分を「もっと（沢山）積み」というように、極端な話ではなっています。一つ一つの作業について料金化するというのを定着させる必要があるのではないかなと思います。

（野尻座長）

有難うございます。小杉委員おねがいします。

（小杉委員）

今、辻委員がほとんどおっしゃっていただきましたが、私が実感しているところでは、契約書は確かに交わされていることが多いのですが、契約書の内容は一方的に運送者側が負わなければいけない責務が書かれ、あとは支払い条件であるとか、トラブルがあった時の裁判所の場所が書かれているだけで、あとは別添としてタリフがついているということで、その中には、安全であるとか、手待ちであるとか、運賃と料金の明確な仕分けはほとんど入っていないわけです。一方的に「この契約書だよ、印鑑を押してください」という形で来るので、この辺が問題かと思えます。ですから、契約書を交わされているといっても、中身はどういうものであるのかということ、もう少し詳細に確認する必要があるのかなと思います。

もう一つ、どうしてこの問題がこうなってきたのかというと、私どもの観測としては、以前は運送費というのは、地方の工場でそれぞれで管理されていました。それが、最近ではコスト削減ということで全て本社一括管理に変わりました。本社ですと、各工場でどういう作業をしているのか、どういう手待ちなどの問題があるかなど全く分からずに、とにかく安くすればよい、コスト削減ということで、工場のほうでは人員も削減されているので人がいなくなる。本社で運賃だけを決め、人のいない分は自分のところでやってよ、という感じになっておまして、きちんと契約書（書面）の中で明確にしておかないと、何か事故があった時には全て運送会社、あるいは運転者の責任という形になってしまうのは、いかがなものか、と思います。辻委員がおっしゃったように、きちっとした書面契約を交わして、責任の所在、立ち会いとか、それに代わる費用負担についてきちんと記載すべきだと思います。

荷主さんのほうばかりを一方的にとやかくいうのではなく、仕事を受ける我々の事業者間のほうも多層構造になっており、元請から孫請まできちっとした指示がいない状況です。下請事業者（傭車）は何も指示を受けず、詳細な状況がわからないままに、「とにかく行けよ」という形で行っているという実態です。運賃が下がる分だけコストを削減

しようという我々側の実態もあります。この問題はパートナーシップで話し合うことでなく、我々業界でこれに対してどうやっていくのかというのは、決めていくべきことだと思います。

(野尻座長)

有難うございます。佐久間委員、お願いします。

(佐久間委員)

辻委員、小杉委員から細かくお話を頂きました。我々のところも、例えば資料の 3 ページで付帯作業の改善方法ということで、「運送と付帯作業を一貫した商品として提案する」というものがあります。今、いろいろな形で物流センターの立ち上げ、あるいは仕事を頂く、あるいは提案をさせていただく中で、「一貫契約」という一貫の物流の契約が非常に多くなってきています。

そのような中で、今回のテーマのトラック輸送適正取引という観点からすると、「物流コストの見える化」もそうなのですが、「作業の見える化」が途中から出てまいりまして、作業が分断されながら、いわゆる競合他社さん、あるいは合みつ相手との取引に使われるケースが非常に増えています。ですから、一貫して提案をさせていただいているのですが、お客様のほうから見ると、それぞれのパーツパーツで最適なコストのところをお選びになるというケースが中にはあるというように聞いております。

また、小杉委員がおっしゃったように、我々の立場も元請から孫請までの中間の立場だったりしますので、下請さん、あるいは傭車さんに対しては、スポット発注書の整備をして、社内としては、ほとんど 100%近く明細を記載して発注書を出そうとしています。お客様から本当に頂いているかというところが非常に微妙なところがありますので、協力会社さん、あるいは傭車さんに対して指示をするのと同時に、それを今度は営業上の観点からお客様ときちんと交渉するという中間の役割も果たしていかないと、今度は事業者としての地位の維持もなかなか難しくなっているのではないかと考えております。

先ほどもお話がありましたように、海外にシフトをしていく中で、国内の物流がどんどん減っている。荷主企業さんが物流費用（コスト比率）も減っている。そんな中で、相対的な物流コストを下げたいというご希望はわかるのですが、そのような中、最低賃金ではないですけれども、最低でも要する物流コストの見える部分、それから作業の見える部分をご理解いただいて、お話しいただければと思います。

(野尻座長)

有難うございました。山浦委員お願いします。

(山浦委員)

取引実態をどのように捉えていくかという切り口としては、課題にあるように手待ち時間の問題、契約書面の問題となり、その実態がアンケート調査に出ています。先週、トラック産業の将来ビジョンのワーキング・グループ会議がありまして、その中で中小事業者の取引実態アンケートの結果がございました。報告されたなかで、約6割～7割は「お客さんと交渉できる」というデータだったのですが、一方で「このままいくと事業経営が困難だ」、「資金繰りが難しい」ということでした。そういう意味では、いろいろなアンケート調査結果がありますが、私はやはり、荷主等の顧客との運賃交渉が実態としてはきちんとできていない、または交渉していないというのが現在の状況と思っています。

個別課題で申し上げますと、手待ち時間の問題ですが、これも事業者から見ますと、いつ積込ができるかわからないくらい、長時間待っているケースがあります。労働者という立場からすると、これも拘束時間に入っていますので、まさに労働時間という認識を持ちながら、運転者の今の実態がどうなっているのかというと、これも調査で明らかになっています。監査を行った場合、労働時間の違反を行っているのが54.4%、加えて、改善基準告知を違反したのが63.3%という実態になっているとすれば、法に違反している部分を、手待ち時間も含めて顧客に理解してもらって、どう改善していくか。更にもっと言えば、4月29日のツアーバス事故の関係も、労働環境の厳しさが背景にあって、先ほど言ったように目に見えないところで拘束されているということで、休憩時間や睡眠時間が脅かされているわけですから、そこも含めた安全対策というのも、荷主さんと共々考えていく必要があると私は思っております。

もう一つは付帯作業の要求の問題ですが、これも、そもそも言えば、労働時間の200時間を運転時間ときちんと分離して考えていくべき問題と思っています。そういう意味では、お話にあったように、付帯作業は料金をきちんともらうことが前提と思うのですが、3割ほどの運送事業者が、原価計算自体をきちんとしていないという実態がありますので、これは事業者側がきちんと改善をして、付帯作業を明示しながら、荷主さんからもらっていくのが必要だなと思っています。以上です。

(野尻座長)

山口委員、お願いします。

(山口委員)

先ほど、日本商工会議所さんからもありましたように、「我々の実態はこうなんだ」という客観的なデータだけでなく、荷主さん側からどう思われているのかということも知るべき情報だと思います。今まで、このパートナーシップ会議で議論されてきて、ようやくレベルアップしてきて、このような方向に導いていこうということではありますが、全て良いのですが、結果として、それが現場サイドにつながっていない。運用面ではそのようになっているという実態があると私は思います。そういう意味では、今後議論していく上におい

でも、確かに上のほうで引っ張って、前提条件として書面化で全て文章にまとめていくのですが、誰がそれをチェックして、どういう運用になっているのかという中身の部分をさらけ出していないと、例えば契約書についても、ある営業マンが契約するものと、会社全体のものなのか、という細かな点等まだあろうかと思えますし、実態のいろいろな付帯作業や手待ち時間が全く見えていない。先ほどトラック協会から出された資料も、経営側全般なのか、ドライバーまでそこまで重視しているのか、どういう風なデータの出し方をされているのかわかりませんが、アンケートが全て現場サイドまで運用面まで徹底されたアンケートなのかなという疑問を持った次第でございます。そういう意味では、このままで行っても、誰がチェック機能を果たして、その運用を生かせるかという点で、疑問を感じるところです。以上です。

(野尻座長)

有難うございました。行政側の中小企業庁さんと国交省さんから委員としておいでになっておりますが、何かございますか。特によろしいでしょうか。橋本委員には、お忙しいところ、おいでいただきまして有難うございました。着いたばかりでしょうから、後ほど、機会があったらご意見を賜りたいと思います。

今、一通り委員の皆様からご意見を賜りました。本日のパートナーシップ会議におきましては、議題1が重要なテーマになっていると認識しております。私のほうでお聞きしましたところ、色々な問題点があると。対荷主ばかりではなく、業界のほうでも問題点があるし、それから最後の山口委員からは、どうやってチェックするのかというご注文もありましたが、この書面化、あるいは契約書面の交付については、こちらの方向性で進めたほうがよいというのが大方の委員の皆様のご意見という印象をもっておりますが、それでよろしいでしょうか。有難うございます。それでは、今後、このパートナーシップ会議としましては、契約の書面化の方向で、検討を進めていきたいと思えます。ただ、各委員からご指摘のように、この問題はいろいろと課題が多いことも事実でございますので、このことにつきましては、引き続き事務局のほうでご検討いただきたいと思いますと考えておりますが、事務局のほうで何かございますか。

(加賀課長)

今、野尻先生からお話がありましたように、書面契約の促進というのは今日のパートナーシップ会議の中の最大の議論項目であろうと私どもでは考えておまして、お出し申し上げた次第でございます。トラック協会の調査と是則企画調整官からの発表にもございましたように、書面契約の促進という必要性が、いろいろな角度から出てきておりますし、別添1の一番下に書いてあるように、手待ち時間の解消とか、そういった問題にもつながるだけでなく、責任の明確化とか、経団連からお話のあったコンプライアンスの高まりと

いう考え方から、社会的なスタンダードになっていくと考えております。

他方で、ここに書いてある記載項目というのが、共通的にルール化していくべき記載項目なのか、契約の重要な要素というのはどういうものなのか、契約の際の各種ルール化とか、義務付けとは具体的にどういうことなのか、という点について今年度後半以降、さらに各種の調査を実施して、具体的に詰めていくということが必要であろうと考えております。私どものほうで少し整理させていただきまして、今日ご参加の皆さん、あるいは各地方支局にお願いをしながら、ぜひ、年度内目途には、ルール化、義務付け化ということができるように取り組んでいきたいと考えております。

もう一つ、改善事例を事務局から発表させていただきました。改善事例というのは、まさに、(実施し成功) できている人の実例というのが報告されたということでございまして、やはり、できている人にさらにいろいろなことを教えていただきまして、ガイドラインに優良事例を付け加えていくという取り組みも大切と考えておりますので、これも今年度後半、お見えの方及びブロック会議にご協力いただきまして、優良事例をもう少しさらに深掘りして、ガイドラインの改定を目指して参りたいと考えております。どうかよろしくお願ひします。

(野尻座長)

有難うございました。

(山浦委員)

書面契約の関係については理解できますが、軽油価格高騰対策との関わりで、サーチャージの問題については運賃料金の話になりますが、できれば書面契約の中にこのことも少し盛り込むような内容で作っていただければと思います。燃料が高騰しても、多分 5,000 事業者くらいしかサーチャージの届出がなされていないと思いますので、難しい側面はあるかと思いますが、そこを意識した書面契約の締結の推進ということをお願いしたいと思ひます。

(野尻座長)

それでは議題の「1」についてはよろしいでしょうか。それでは、続きまして議題 2 の軽油価格高騰対策について、議事を進めさせていただきたいと思ひます。お手元に資料の 2-1 と 2-2 がございます。資料の 2-1 は国交省の貨物課、2-2 のほうは全日本トラック協会よりご提出をいただいておりますので、順次ご説明を頂きたいと思ひます。まずは貨物課のほうからお願いいたします。

(是則企画調整官)

資料 2-1 説明 (省略)

(細野委員)

資料 2-2 説明 (省略)

(野尻座長)

有難うございました。議題 2 につきまして、資料 2-1 と 2-2 をご説明いただきました。このことにつきまして、委員の皆様から何かご意見等ありましたらお願いします。

(辻委員)

オイルサーチャージですが、燃料価格が上がってくると話題になって、逆に下がってくると「喉元過ぎれば」という格好になっています。本来こういうのは、燃料価格が上がっていない平時においてルールを作っておく必要があると思います。事業者では努力の限界がありますが、他の業界を見ますと、航空業界ではオイルサーチャージと言っている、船会社はバンカーサーチャージと言っている。不勉強ですが、何か法的根拠があつて法的に認められているものなのか、もしそうならば、トラック業界のほうでも適用ができないのか、その点はいかがなのでしょうか。

(加賀課長)

私の理解する範囲ですと、一応、任意になっていますので、トラックについても基本的に同じ状況です。サーチャージを絶対にとらなければならないとルール化している業界は、私の知る範囲では基本的にないと思います。ただ、サーチャージというものを、辻委員がおっしゃった通り、取り入れている会社の数というのが限られてしまっておりますので、まさに燃油の価格が少し落ち着いてきているという平時も含めて、上げるという取組みを官と民及び関係者でしっかり続けて、とにかく環境を整えておくということの重要性については、辻委員のご指摘の通りだと思いますので、引き続き交渉のほうもしていきたいと思います。今、細野委員からお話しのあつた原価計算のセミナーというのも、大きなツールであると思います。

(野尻座長)

有難うございました。その他いかがでしょうか。松島委員、いかがでしょうか。

(松島委員)

最初の議題とも関係があると思いますが、長時間の手待ちを過ごすコスト、付帯作業のコストというものが、ある程度分かったうえで、そういったことを含めた原価計算の議論

をすべきではないかと思います。そのコストを運送事業者が負担するのか、荷主が負担するのかというのは次の議論であるとは思いますが、いずれにしても、手待ち時間の話で言えば、不定期的な、予定通りでない荷物の対応を行っている、「全体としてこういうコストがかかるよ」、「これを減らさないと、物流全体の中でかかるコストは減らないよ」ということを、運送事業者のほうから指摘をすることが必要なのではないかという感想を持ちました。今の原価計算の話ですと、そういったことが出てこないのが、第一の論点と絡めて、原価計算のやり方についても一工夫する余地があるのかなという点を感じました。

もう一点申し上げますと、運送業界は多層的な構造になっています。荷主と最初に受ける運送事業者（元請）の関係、運送事業者（元請）と次の段階の（小規模な）事業者（下請）に出すときの関係も、ある程度パラレルにしておかないと、全体としての輸送効率の向上にはならないのではないかと思います。その点、セットとして考えておく必要があるのではないかと感じました。以上です。

（野尻座長）

有難うございました。その他いかがでしょうか。齊藤先生、いかがでしょうか。

（齋藤委員）

些末な話になるかもしれませんが、アンケート調査の結果ですが、2ページのところで、運送原価を無視した受注の有無ということで、規模別に明らかにされているのですが、規模が大きくなると、原価を無視した受注の割合が高くなっているということと、単純に次のページですと、計算の実施状況でみると、これも規模が大きくなると原価計算をしている割合が多くなりますよということなのですが、両方を単純に合わせますと、原価計算をしても、原価割れのほうが多いのだということになってしまわないのでしょうか。

（細野委員）

まず、3ページの原価計算の実施状況を見ていただきますと、これは当然予想されている通り、小さい事業者のほうやっていない、大きい事業者のほうやっているということだと思います。それから5ページのところで、小さい事業者でも、先ほど母数が少ないのでどうかと思ったのですが、やればやるだけの価値があったということがあります。2ページのところでは、そういう点からいうと、若干、やらなくても同じじゃないかという点が見えてしまうかもしれませんが、そういう意味で、原価計算をして、ある程度原価について認識していただけるとよいと思います。

（小杉委員）

先の松島先生の話ですけれども、先ほど言いましたように我々の業界の側に問題があるということで、この話をパートナーシップ会議で議論するのはどうかなと思って差し控え

たのですが、確かに輸送現場における手待ち時間とか、そういった作業が、多層構造化によって元請に伝わらないという事情もあるわけです。元請はそういう事情を知らずに、実際の物流に携わらずに、利用運送のような場合には、元請に実態となる意見が上がってこないわけです。この点、我々トラック運送業界の問題ですが、これも当然改善していかねばならない。下のほうの事業者を上げていくのは難しいので、まずは上のほうの事業者をきちんと上げていき、下のほうの事業者も徐々に上げていくのがよいのかなと思っています。

もう一つは、齊藤委員のお話ですが、5両以下の事業者は何で良いのかという、私の狭い経験と知識で言うと、5両以下の事業者は、「ハイヤー型」です。不特定の顧客を相手にする「タクシー型」ではなく、特定の荷主企業と直接契約しているわけです。ですから、たまに計算すればいいわけで、計算しなくても、「赤字になれば何とか頼みますよ、うちがやめたらお宅も困るでしょう」、ということ。逆に20台以上30台くらいのところで、これで下請もやっているところとなると、資金繰りが苦しい。「今日これだけ暇になっているではないか、とにかく仕事を確保しろ、後で運賃を決めてもいいから」というところが増えている。こうした背景で、非常に厳しい経営になっている。資金繰りに追われて不採算な仕事を取っている状況になっている。私は長年、実態を知っているため、このアンケートを見て、「そうだろうな」と素直に受け取ってしまいます。以上です。

(野尻座長)

その他いかがでしょうか。それでは引き続きまして、議題3のほうに進ませていただきます。トラックの荷役作業における労働災害防止対策について、本日はお忙しい中、厚生労働省よりご出席をいただいておりますので、ご説明をお願いしたいと思います。

(厚生労働省 田中安全課長)

資料3説明(省略)

(野尻座長)

有難うございました。議題3について、田中安全課長にご説明いただきました。議題3について、ご質問等がございましたらお願いいたします。

(辻委員)

まさしく、私が先ほど冒頭に申しあげたことと関連するのですが、手積みとかフォークとか、あるいは極端に言えば、店の棚の品揃えまでやらされたというケースも聞きます。きちんと別料金にしていれば、請負契約と思いますが、なんとなく曖昧になってしまっていて、今までの商習慣的なものもあるのかもしれませんが、積込から積降しまでやっています。

先方の指示に基づいてやっているわけだから、厳密に言えば派遣業務だと私は思います。そういう時に事故が起きた場合、本来であれば荷主側の労災を適用しなければならないが、必ずしもそうになっていない場合が多いと聞きます。基本的な「運送約款」で、車上渡しということを一括して、それ以外はすべてエクストラチャージだということにすれば、請負契約ということもあると思います。以上です。

(野尻座長)

有難うございました。その他、いかがでしょうか。

(佐藤委員)

労働災害の現状としてこの2年、陸上運送で増加しているというご指摘がありましたが、主な背景は何があるのか、教えていただけないでしょうか。

(厚生労働省 田中安全課長)

労働災害増加の背景の一つには、平成21年にリーマンショックで生産活動が落ち、その後の経済活動の回復に伴う経済活動の活性化という要因があります。それだけでなく、我々も災害防止をしていますが、それ以上に増えているのは、特に震災の復旧・復興の活動の幅が大きく、大きなより戻しの中で、(建設作業等が大幅に増大するなどして)災害が増えていると言えます。いろいろな要因があるので、なかなか簡単に分析するのは難しいのですが、若干仮定を入れつつも分析すると、そのような因果関係になると思います。

(野尻座長)

佐藤委員よろしいでしょうか。その他、いかがでしょうか。橋本委員、何か全般的なご意見、ご感想でも結構ですので、何かありましたら、お出しいただきたいのですが。

(橋本委員)

書面契約を進めるということについて、そのこと自身に反対することはありません。また、経営の近代化ということで原価計算を進めていただくというのも、当然ではないかと思います。お話を伺いますと、日本の産業の場合、非常に多くの中小零細企業が集まって、非常に厳しい競争環境の中でオペレーションを行っているのは、いろいろな産業分野で見られます。トラック事業の分野でも同じように見られることで、しがらみの中で頑張っている実情はわかるような気がした、というのは失礼ですが、この辺りはなかなか私も会員企業からすると現場の実態が見えていないというのが率直な感想ですが、書面による契約の推進など経営の改善について進めていただきたい。

(野尻座長)

有難うございました。そのほかの委員の皆様から何かお気づきの点はありませんか。

(山浦委員)

国交省へのお願いになると思うのですが、今日の会議も 1 年ぶりという話がございまして、同時に、地方を回りますと、地方段階でのパートナーシップ、いわゆる適正取引について、きわめて期待度が高いということで、支局なり運輸局団体などで取組んでいますが、開催頻度として、年 1 回で（は十分でない）、予算の措置の問題もあると思いますが、できれば地方レベルで複数回やれるような財政予算措置を取っていただいて、地方でも活発にこのような議論ができる環境を整えていただきたい。

(加賀課長)

できるだけ頑張らせていただきます。今日は、「具体像をもっと勉強してみるべきではないか」とか、「荷主の方の具体像も、もっと勉強してみるべきではないか」など、いろいろなご意見をいただきました。こういう会の形だけに限らず、勉強もメンバーで進めていくということもやって参りたいと思います。よろしく申し上げます。

(野尻座長)

その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、坂審議官にご出席いただいておりますので、一言お願いしたいと思います。

(坂審議官)

本日は大変お忙しい中、また暑い中、この会議にご出席を賜りまして、誠に有難うございます。物流の問題は、生活と安全に直結するという事で、大変難しい課題ですが、情報を共有し、また、できましたら「思い」も共有して、力を合わせて取り組んで参りたいと思っております。本日も大変貴重なご示唆をいただきましたし、また、本日も参加いただいた皆様の中には、ご本業がある中で国交省、あるいはこの産業のためにご尽力をいただいているのではないかと思うような、よく顔を合わせる先生方がたくさんいらっしゃいまして、皆様の貴重なご協力を大切にいたしまして、私どもとしても全力でこの課題に取り組んで参りたいと思います。本日は誠に有難うございました。

(野尻座長)

以上で本日予定されておりました議題は全て終了いたしました。加賀課長から何かありましたらお願いいたします。

(加賀課長)

本日はご多用中大変有難うございました。次回は遠くない年度内を一つの目途としながら、今日頂きました意見を集約して、次回の準備に努めて参りたいと思います。本日は有

難うございました。今後ともよろしくお願ひ申し上げます。

(野尻座長)

有難うございました。それでは、進行を事務局にお返しします。

(事務局)

長時間にわたり熱心なご議論を頂き、誠に有難うございました。これで本日の会議は終了させていただきます。本日は誠に有難うございました。

以上