

第8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26年1月30日（木） 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
松島 茂	東京理科大学大学院イノベーション研究科教授
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
山本 達也	日本商工会議所 流通・地域振興部 主席調査役
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	一般社団法人 東京都トラック協会 副会長
小杉 紘平	一般社団法人 富山県トラック協会 副会長
山本 慎二	日本通運株式会社 業務部長 （代理 富田業務部専任部長）
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

（行政側）

田端 浩	国土交通省自動車局長
大庭 靖彦	国土交通省自動車局 官房審議官
岩城 宏幸	国土交通省総合政策局官房参事官（物流産業）
加賀 至	国土交通省自動車局 貨物課長
菅原 亮	国土交通省自動車局 トラック事業適正化対策室長
益本 宇一郎	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）

（田端局長）

皆さん、局長の田端でございます。本日、第8回のトラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議ということで、大変お忙しいところをご出席いただきまして有難うございます。8回になりましたが、トラック輸送につきましては、言うまでもなく我が国の国内物流の重要な担い手として全体の6割を運ぶという、非常に重要な基幹産業でございます。事

業者は6万3千社と大変多い業界となっていますが、中小、零細の企業も非常に多く、そういう意味では、経営的な意味でも厳しい事業環境にあります。ただ、日本の経済を支える物流事業をきっちりと安全運行、かつ基本的にきちんと輸送されるということで、非常に重要な担い手になっております。

私どもは、トラック輸送の適正取引は大変重要と思ひ、従来から対策を取ってきているところでございます。今日は、昨年3月27日の議論を踏まえて、色々取り組んでまいりました書面化による適正取引、あるいは軽油高騰への対策がございました。非常に深刻な問題ですが、さらに消費税につきましてもこの4月から上がりますが、これは政府全体としてきちんとした消費税でございまして、全体できちんとした転嫁をする、転嫁しなくてはいけない、こういうことでございまして、転嫁対策もしっかりとやっていきたいところでございます。後ほどいろいろご審議をいただき、あるいは現状の取組をご紹介、議論させていただきたいと思っております。

私の方からは、1点ここで申し上げておきたいことがございます。議題1に書いてあります「政労使の取組」というものを皆様ご覧のことと思ひますが、再度ここに添付させていただいております。昨年12月20日に総理あるいは経済団体、連合などが入った「政労使の取組」として、経済の好循環実現に向けた「政労使の取組」ということを決定いたしております。

ご案内のとおり、アベノミクスによる景気回復、経済の循環をいろいろ進めてきて、効果が出てきているところでございます。本年はより一層これを浸透する、あるいは好循環を実現するということがポイントでございまして。企業収益を増大させて、それを働く人達に対して、雇用拡大、賃金上昇という流れに結びつけて、好循環を実現する、ということでございます。

この12月20日のペーパーにおいても、特に中小企業、小規模事業者に関する取組について、下線部を引いております。ここにきちんとした形で「企業は、下請関係を含めた企業間取引において、その製品やサービスの価値を適正に評価し、物価や仕入れ価格の上昇に伴う転嫁についてしっかりと取り組む。特に、中小企業・小規模事業者を調達先とする企業は、この税の廃止を踏まえて、取引価格の適正化に努める」ということが明確に記述され、決定されております。このような経済の好循環を実現していくことは、日本全体の経済を良くすることですから、きちんとした適正取引というのが重要となります。再度のご説明とともに、皆様方の理解と認識を共有化したいと思います。さらに総理の施政方針演説でも「政府、労働界、経済界が一致協力して具体的な取組を進めていく、という政労使の認識を共有する」ことを施政方針として、国会において述べられております。この主旨を踏まえ、トラック事業者に関わる「取引価格（運賃）の適正化」に向けて、本日もご参画いただいている皆様方には是非、ご協力をお願い申し上げたいと思ひます。

簡単ではございますが、以上をもちまして、私の冒頭のご挨拶とさせていただきます。

(野尻座長)

それでは、早速ではございますが、議事の次第に従いまして、進行をさせていただきます。本日は4つの議題をご用意いただいておりますが、第1番目の「経済の好循環実現に向けた政労使の取組」につきましても、ただいま局長から資料1を踏まえ丁寧なご説明をいただきました。有難うございました。この取組について、本日委員として経団連の佐藤委員、日商の山本委員より、何か一言コメントがございましたらいただきたいと思いますが、まずは佐藤委員よりよろしくお願いいたします。

(佐藤委員)

経団連の佐藤でございます。今ご指摘いただいた下請に関する取引の適正化、これにつきまして経団連の方でも企業倫理憲章を定めておりまして、これは「適正取引を実行していきましょう」「中小企業に対する適正な取引をやりましょう」ということで、会員になられた企業には注意を喚ぶようにやっております。また、毎年9月にそれを周知するために会長自ら経団連としても、翌月の倫理月間に備えて会員に対して周知を喚ぶように、毎年お願いしているところでございます。これに関しましても、引き続き経団連としてもしっかり取り組んでまいりたいと思っております。

(山本委員)

日本商工会議所の山本でございます。ただ今、田端局長からお話がありましたように、中小企業の仕入れ価格等の販売価格への転嫁が円滑に進むことは、中小企業の団体である日本商工会議所といたしましても、大変歓迎すべきことでございます。また、私どもでは、賃上げについても、日本経済の成長にとって重要だという認識に基づき、賃上げ可能な環境が整った企業には順次実行していただきたいという思いがあります。ただし、総じて、中小企業の景況感は大企業に比べましてまだまだ回復感が十分でないところがあります。現状では、企業の立地する地域、業種、規模等によって、業績にまだら模様があることから、先ほどお話しがありました政労使会議の場で、価格転嫁と賃金引上げができる環境整備の必要性について、当所の三村会頭から政府に対して意見を申し上げたところです。

この場をお借りして、政府の取り組みに改めて感謝申し上げるとともに、私どもとしても環境整備に一層努めて参りたいと思っております。

(野尻座長)

どうも有難うございました。その他の委員の皆様から議題の1につきましても、何かご発言等がある方はいらっしゃいますか。よろしいでしょうか。またご質問などありましたら、こちらに戻ってご発言いただいて結構でございます。

それでは、次に移らせていただきたいと思っております。次は、大変恐縮ですが議題の2と3を一括して進行させていただきたいと思っております。議題2は「書面化等適正取引推進につい

て」、議題 3 は「軽油高騰対策の推進について」でございます。この両議題につきまして事務局及び全日本トラック協会様からご説明いただいた後、委員の方全員の方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。それでは、まず議題 2「書面化等適正化取引推進について」及び議題 3 の「軽油高騰対策の推進について」、貨物課長の方からお願いいたします。

(加賀貨物課長)

議題 2 及び 3 の説明 (省略)

(細野委員)

議題 2 及び 3 の説明 (省略)

(野尻座長)

どうも有難うございました。この議題 2 及び議題 3 につきましては大変重要な議題でございますので、委員の皆様全員からご発言いただければ有難いと思います。全員一回り終わってからご回答を頂くという流れでは、議論が散漫になると思いますので、私の方からのお願いで恐縮でございますが、まずは松島委員、佐藤委員、山本委員からご意見を賜りまして、それについて、ご回答すべきことがあれば、貨物課長からご回答いただきたいと考えております。こういう形で残りの委員の皆様にもお願いすることになりますのでよろしく願いいたします。

それでは、松島委員よろしく願いいたします。

(松島委員)

東京理科大学の松島でございます。

2つのテーマにつきまして大変詳細なご説明をいただきまして有難うございます。私も何年かこの会議に出ておりまして、書面化の推進化がやっと実現できてきたということで、大変感慨深く拝聴いたしました。これだけ丁寧に準備をやってこられたということは、今まで慣例として、そういうことが行われていなかったところに新しい習慣とか慣例とかができる、そういう兆しが確実なものになってきたと感じます。ただし、その上で感じることは、下請取引でもそうですが、こういうルール化した後に、ルールが必ずしも守れないという個別ケースが出てくる、そういう個別ケースを放っておきますと、せっかくこの慣例化しつつあるものが、また逆戻りするという、心配もあるわけです。これはどの程度まで力を入れて、このフォローアップするか、個別にこういった書面化が行われていないケースを発見し、それに対して具体的にどれくらい改善を迫るかというのは、難しいかと思っておりますが、これを次のステップとして、バランスを考えてやっていく必要があると思えます。

それから 2 点目の燃料高騰対策につきましては、最初のオイルショックの時に原油価格が上がって、それに対して価格の上昇を認めなくてはいけないと同時に、便乗値上げをいかに排除するかということも、同時にこの価格転嫁の問題というのは含んでいます。そのところを、是非念頭においてやっていただきたいと思います。石油価格というのは、過去のトレンドを見ていただきますとわかりますように、上がる時もあれば、下がる時もあります。ですから、サーチャージという形で、転嫁ルールをはっきりさせておけば、下がる時には転嫁が不要となります。これは航空運賃でも、同様の取組が行われております。

価格高騰対策、価格転嫁、燃料分の価格転嫁の問題に対して、価格変動に対していかにフレキシブルに対応するか、行政としては考えないといけない。これについて、状況の変化に応じて価格対策を柔軟に変更していくことを是非お願いしたいと思います。

これまでの経験から申し上げますと、値上げの事前了承制ということを昭和 49 年の 3 月に導入しました。石油価格が非常に上がったものですから、便乗値上げを廃止するために事前に値上げをする場合には、「どの範囲で値上げをするかということ政府としてチェックする、それを了承する」という仕組みをとったわけですが、実はこれを外す時期が大変難しかったという記憶があります。価格転嫁問題というのは両方の動きがあるということを念頭に置いて行政を進めていくことをお願いしておきたいと思います。以上でございます。

(野尻座長)

どうも有難うございました。佐藤委員、お願いいたします。

(佐藤委員)

経団連の佐藤です。今回、書面化の取組と燃料サーチャージの促進に関して、これだけの努力をされていることに、敬意を表します。その際、これまでサーチャージ、書面化など、何か問題があるたびに対応してきたという形態ではなく、今回政府として関与して、今後いかに定着させていくか。その際、課長からご提案のあった実態調査がまさに今後役に立つと、その際、我々としても積極的に協力していきたいと思います。とりわけ従来のやり方で新しい制度等を広めようとする場合、十分に広まらないケースがあります。これに対処するために、質問事項③に出てくるように、やはり業種、属性などを分析して、さらなる効果的な方法を採用することで、その範囲を広げていくといったことが有効と考えております。

この分析と合わせて、周知方法についても、適宜見直し、拡充していただければと考えております。私からは以上でございます。

(山本委員)

基本認識は同じでございます。折角できた制度ですから、実効性が上がるよう、課題を

発見しながらお取組みいただきたいと思います。それに対する協力は惜しまないつもりです。

燃料価格高騰の問題については、需給構造の問題、世界情勢など、地政学的な問題が根底にあり、短期的な解決は非常に難しいと思っておりますが、政労使会議の話にも出てきた「三本の矢の積極的な推進」、「経済の好循環の実現」に取り組むことで、価格転嫁を実現しやすい環境を整備するとともに、罰則規定など実効性のある仕組みなどもご検討いただければ幸いです。

(野尻座長)

どうも有難うございました。それでは何か課長の方からありますでしょうか。

(加賀課長)

ご提案、色々と有難うございました。書面化については、今後のフォローアップ、今後の推進の定着が大変重要であると考えております。昨年作成された物流大綱にも書面化のことが書かれております。物流大綱をフォローアップする一環といたしましても、どのような定着度合なのか等を、毎年定期的にチェックすることを考えております。先ほど細野専務からもありましたように、これを最初作る時に「ほとんど書面化を全くやっていない」、「やっているけれども、やれない局面がある」、「結構やれている」という、そういうアンケートをとったことがあります。「全くやっていない」というのが確か10%を超える比率の事業者が存在しました。「全くやっていない」方々に、まず着手させたい。少し不完全な形でも書面化させるということで底上げを図るということをトラック協会とともに進めたいと考えています。

それから、「やっているけれども一部の取引についてできていない」ところをさらに改善する、充実させるなど、その両面を考えて、定着状況のフォローアップの方法も考えていきたいと思っております。

本省でも、適正取引の窓口もごございますので、引き続き、色々なご相談にも応じながら、対応していきたいと思っております。1つ1つの個別ケースは、業界としてセミナーなどを通じて、あるいは、周りの事業者の良いお手本を見てもらうなど、実際の具体的な事例を見てもらう。そういうスキームを通じて、底上げを図っていくということで個別のケースも徐々に改善していく流れでやっていきたいと思っております。よって、そのようなフォローアップこそ重要であろうと考えています。またパートナーシップ会議の枠組みのなかで、今続けておりますパートナーシップセミナーの次のステップを考えて、努力していきたいと思っております。

軽油高騰対策につきましても、松島先生のご指摘の通り、トラック運送事業についても自由運賃のルールの中で何ができるかということも20年の時に議論があったようです。それで、現在燃料サーチャージを一度きちんと議論して、燃料サーチャージを導入すれば、オートマチックに燃料高騰分をお互いの了解のもとにオンできる。一方で、下がれば元

にもどる。

燃料サーチャージだけではなく、当事者がその時々状況に合わせて、どれだけ運賃交渉をするかということが、大変重要なことだと思います。今回ご提案申し上げている調査の中でもサーチャージだけではなくて、運賃の中に様々反映させて交渉してきているかについても調査していきたいと考えております。

佐藤委員からお話がありましたように、調査においてはどのような荷主との関係で問題があるのか、あるいは逆に進んだ取組をする荷主があるかもしれませんので、そういうことも分析するなどメリハリをつけて、今後多様な推進のあり方を考えていきたいと思えます。

今後ともよろしく願いいたします。以上です。

(野尻座長)

有難うございました。では続きまして、細野委員、浅井委員、小杉委員、富田部長までよろしく願いします。

(細野委員)

書面化につきましては、長い時間がかかりましたけれども、国交省と相談させていただきました。かなりいろいろご無理を申し上げて、やっとこのようにさせていただけたこと、本当に有難いと思っております。来年、一所懸命、書面化推進、定着化を図っていきたく思っておりますので、よろしく願いします。

今日は議論にはなっていませんでしたが、やはり業界的にいうと利用運送の問題があります。こういうところにもメスを入れていただいたことにも、大変感謝しております。以上でございます。

(野尻座長)

浅井委員、よろしく願いします。

(浅井委員)

東京都トラック協会の浅井でございます。書面化につきましては、去年の今頃のパートナーシップ会議で聞きまして、それから協会に持ち帰り、いろんな議論が出たわけですが、唐突感が否めない印象だったものですから、業者間では様々な議論があったというところでございます。

これにつきましては、私どものやっている仕事の内容によって、全く書面化がないということではなくて、大多数の事業者はほとんど書面化をしております。口頭だけで仕事をやっていることは、ほとんどないわけです。東京都では、配送関係を継続的にやっている事業者は、やはり口頭で対応していることが多い状況ですが、そうした事業者の反

発がかなりございました。私も前回「いいんじゃないかな」とこの場で発言して帰ったら怒られました。

書面化の取組はこれからだと思います。私どもの協会としても、業者によく説明したいと思いますが、全ト協にも、監督官庁の皆さんにも、よろしくお願ひしたいと思います。取り立てて、これからやっていこうということでございますので、反対する筋合いではございませんし、私も書面化したほうがはっきりして良いのではないかなと思っております。

ただ問題なのは、例の水屋と称する人たちが、どういう対応を示すかということですので、利用運送業者（水屋）は多くの仕事量を確保しているのは間違いのない事実ですので、この点につきましても、これから考えていかなければいけないのではないかなと、思っております。現在、全く書面化していない事業者の方たちですから、やはりよく説明して、やっていただくということに尽きるのではないかと思います。

燃料高騰対策につきましては、本来は軽油引取税を減免することが一番良いのですが、なかなかそういうわけにもいかないので、今のところ、こういった面で燃料サーチャージということになっているわけですが、燃料サーチャージにつきましては、やっとな業界全体でクライアントのほうに若干お願ひに行っているというようなところではないかと思っております。

年末にかけて、トラックが大変不足した状況になりました。需給関係が逆転したということもありますので、多くの事業者がお願ひに行っているのではないかと思います。実は、1社から説明に来いと言われて、行ってきたところでございまして、徐々に認知されはじめていないかと思っております。やはりお客様も料金改定は大変ですけれども、燃料サーチャージは取り組みやすいと、物流担当者が言っておりますので、そうではないかなと思っております。

あと、アイドリングストップでございまして、うちの会社でもやっていると、夏、冬は燃費が悪くなります。どうしても暑い時や寒い時は、エンジンをかけっぱなしでございまして。厳しくは規制しているのですけれども、なかなか難しいというところがございまして。エンジンを回さなくとも、エアコンが効くという設備もあるように思いますが、若干高額な備品になりますので、そういった面でも補助金等いただければ普及していくのではないかと思います。

あと、トラックステーションに泊まるという件ですが、実際に申しますと満室なことが多く、大手の運送屋さんが全部押さえてしまっていますので、我々のようなスポット事業者が時々行って予約しても、実は泊まれない状況にあります。ですから、これは不足していると思っておりますので、これからはどんどん作っていただけたらと思うところでございまして。以上でございます。

(野尻座長)

では小杉委員、お願いします。

(小杉委員)

富山県トラック協会副会長の小杉でございます。

まず、書面化につきましては、先ほど松島委員がご指摘いただきましたように、最初と比べますと非常に素晴らしい案が提案されまして、大変嬉しく思っております。既に運送契約を結んでいる会社でも、このように明確な内容についてまで提示されますと、今までの運送契約以上の書面化の提案になるだろうと、非常に喜んでおります。ただ問題は、前にも申し上げましたが、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」のp10 図2の、荷主と実運送事業者が直に契約している場合は問題ありませんが、右側にある「荷主と実運送事業者との間に元請が存在する」など、取引が多層構造になっている場合、一番負担がかかるのは、実際に運送をする実運送事業者です。いろんな書面を作らなくてはいけない、継続的長期的な仕事ではなく、スポット的な仕事もたくさんあって、書面ばかりが多くなるということも、私どもの所にも懸念が寄せられています。

これを推進していくためにはどうやっていくか。

実際に荷主が指示したことを、実運送事業者がきちんと行っているかどうか。間に入る元請は、細かいことを指示するのは嫌います。荷主からは「こういうふうにしてください。何時までに到着してください」という細かい指示がありながら、実運送事業者がそれを知らないまま着荷主の所へ行って、「違うじゃないか！」となってしまう。「いや、私はそんな指示受けていません」という状態です。こうしたことが労災事故につながったり、手待ち時間の増加につながったり、様々な問題が起こるわけです。これをどのようにチェックするかということが、非常に難しいところです。

最初の段階では、直接契約をしている同士が、きちんとした契約をする、徐々に右側のほうも整備していくという形に推進していくことが望まれます。

浅井委員が、おっしゃいましたように、水屋さんも運行管理の教育を受けるようにすることが望ましい。そうしたことがないと、実際に一番負担がかかる実運送事業者が、書類ばかり増えて大変だということになると思います。ですから、すぐにはできなくても、長期的にはそこにもメスを入れる必要があります。最終的に実運送事業者にメリットがあることを打ち出さないと、書面化のスタートから問題と思います。

最初から比べると本当に素晴らしく作られましたので、あと最後のところをどう詰めるかというところは、難しい課題です。そうしたチェックをどのようにするか。こうしたチェックをどのように展開していくかが、今後の課題と思います。将来の重要な課題です。ぜひお願いしたいと思います。

燃料サーチャージについては、22日に富山県でパートナーシップ会議を開いたわけですが、その時に私どもトラック協会から説明したことは、届出事業者は10%くらい、さらにその中の10%が実際に燃料サーチャージの交渉をしている。成約したのは、その半分以下

ということで、実際には 1~2%が燃料サーチャージに成功したかなという程度で、なかなか浸透しきれないという実態がございます。先ほど貨物課長がご指摘されたように、事業ごとの問題もあると思います。私どもは実際にはお願いしてはいますが、「うちは、エネルギーは電気を使っていて電気料金が上がった。とても運賃まで手が回らない。」ということもありまして、私どももこれは仕方がないなというふうに、我々自身があきらめるというところも、多々あります。もう 1 つは、地域格差というものがありまして、地方都市は、だいたい東京、大阪、名古屋に行く長距離運行です。この長距離運行は、燃料を非常に多く必要とします。ですから、燃料費はいくらだと言われても、長距離の運送費割合は 20%を超えます。地域内で配達している人は、10%以下の場合もあります。長距離輸送する物品は、輸入して加工して持ってくるわけですから、工場も大変、我々も大変となります。

そして、またこの 4 月から高速道路利用料金も上がる。現在、事業者の多くが高速道路を頻繁に利用することで、「なんとか労働基準法を守ろう」、「少しでも労働時間を短くしよう」としています。高速道路利用料金も値上がりするため、我々地方の長距離運送事業者は大変厳しい状況に置かれているということをご理解いただきたい。

今のところ我々地方では、「長距離の運転手さんはまずいません。そういう職場に就く人は、いませんよ」と、ハローワークではっきり言われます。そういった状況ですから、再生不可能な状況にあります。

こうした状況を経済界の方々には是非ご理解いただきたい。今の窮状は、簡単には解決できないと思いますが、政府でもなんとかしていただけないかなというのは、我々仲間の実際の声でございます。以上でございます。

(富田代理)

日本通運の富田と申します。よろしくお願いたします。

書面化の話につきましては、社内で元請責任の教育を徹底してやっているところでございます。無理なオーダーはだめですよ、本体と同じですよ、という教育をしております。ですから書面化の中身については、別に危惧するものではありませんが、書面化に対応するための問題は手間とコストとなります。

弊社にも下請法がらみで発注システムがありますが、そちらの改修にお金がかかるなということが 1 つと、書面を回収するというのも、時間と手間がかかるのかなと思います。現在、弊社のところでも、毎月月末に協力会社に電話をして、「早く請求書を下さい」。請求書がないと運賃を支払いきれません、ということをやったりしますが、それと同じように、日々、「早く書面を出してください」なんてことを言わないといけないと思います。実際にやりながらでないとわかりませんが、ちょっとそういうことが浸透するには、時間がかかるのかなという気がいたします。

燃料については、お客様自身は毎年の経営計画で、今年の物流コストは何ポイント下げ

るということを目標としている中で、うちから料金を上げてくださいますとは、なかなか言えなかったことが過去にはございます。その中で、燃料サーチャージというものが出てきて、物流窓口担当の方は我々の苦痛は若干ご理解されているので、ベースアップではなくてサーチャージということで、ある一定期間上げて、そのかわり燃料代がまた下がったら元に戻すということで、ご理解いただいているお客様も若干います。そういう切り口の1つとして、燃料サーチャージは使えると思います。ただ、こういう計算式でやりなさいと言われると、だいたい事業者としてはそういう計算をするのは嫌ですので、もっと大まかな方法があれば、浸透すると思います。

今まで、運賃・料金の値上げの話を持って行っても、正直申し上げて「今までの運賃・料金でやれる所はたくさんあるから、嫌だったらやめてもらって結構だよ」と言われるパターンが多かったわけですが、時代はちょっと変わってまいりまして、これからはいくらお金をいただいても、戦力がなくてできないという時代に片足を突っ込んできたのかなという気がいたします。我々のほうでも、「3月の繁忙期には、今までの料金では無理です」と言われているケースがあります。実運送事業者からは、既にそのように宣言されている状況ですこれが4月以降どうなるか、わかりませんが、また需給が元に戻る可能性もございます。現状では、どちらに軸足を置いてよいかわかりませんが、将来を見通しても、ドライバー不足ということが必ず来ますので、そういう意味では運賃・料金の交渉がやりやすくなる事業環境になってくると推測されます。実運送事業者からも、元請である当社に燃料サーチャージの提案がなされるように思います。以上でございます。

(野尻座長)

有難うございました。加賀課長、よろしく申し上げます。

(加賀課長)

まず、利用運送のご提案があつて、今回もかなり議論をいたしまして、小杉委員のご提案も含め、実は「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」のP11に、利用運送の具体的な責任や業務について、もう少し掘り下げてしっかりしていかなければいけないということで、問題意識をP11に書いたり、P9にあるように荷主が委託する際の書面化もできる限りしっかりやってほしいと書いたりとか、ガイドライン等で若干頭出ししました。今後利用運送とは連携して、しっかりとした対応ができるように考えていきたいと思えます。またいろいろと教えていただきたいと思えます。

それから富田部長からお話をいただきましたが、確かに燃料サーチャージには、良い所と、ちょっと面倒くさい所というものがあつて、ただ先ほどの全ト協の新聞に出した例など、非常にわかりやすく書いてあり、1つは原価計算でもう1つは燃費をどう説明できるかで、あとは式に入れるだけだと思いますが、もう少し簡易な方法を今後できるのか検討、工夫していきたいと思えます。

それから、労働力の問題について、今の段階で少し景気が上がってきているとか、消費税増税前の駆け込み需要などがあって、ドライバーの不足感が強くなっているというお話も承っております。それから大型のドライバーが将来的に少なくなる傾向が強まってくることについては、問題意識を持っております。貨物輸送の分野としても、少し議論を展開し、あり方を考えていきたいと思っております。

アイドリングストップは非常に有用な取組で、浅井委員からお話のあった件については、今年度から経産省エネ特で、完全アイドリングストップができる、屋根にソーラーが付いている車両などを補助対象にしているとか、そういうこともございます。アイドリングストップも重要な対策だと思いますので、そういうこともご協力いただきたいと思います。以上でございます。

(野尻座長)

有難うございました。それでは引き続きまして山浦委員、山口委員、岩城委員からご説明をお願いします。

(山浦委員)

運輸労連の山浦でございます。

何点か意見を申し上げたいと思います。1つ目は、冒頭に経済の好循環の実現に向けた政労使会議のお話が、局長、経団連、商工会議所からもございました。労働組合という立場で少しコメントさせていただきますと、我々は、3月中旬、4月に向けて春闘交渉をやるわけございまして、それぞれの労働組合で、今春闘の要求を組み立てています。基本的なスタンスはやはり、十数年続いているデフレからどう脱却するか、そのためには労働者の所得向上、賃上げを中心に取組むところです。それなくしてデフレからの脱却、あるいは言われているように経済の好循環というものはないのだろうということで、今、その戦術を組んでいるところでございます。

ただ、我々のトラック業界は、私どもの加盟の組合の皆さんがよく言われるのは、間違いなくアベノミクス効果も含めて、昨年の下期以降、物量は増えています。運賃・料金も徐々に、改善基調にあります。ただ問題は、大手はそれなりに儲かっていますが、問題は中小事業者にまで恩恵がいきわたっていない。中小企業に対して、これは我々の産業だけでなく、全体もそうかもしれないが、そういう恩恵自体がどこまで浸透しているかというのが課題と思います。

そこで、一番のポイントは運賃・料金という話になってくるのですが。私も昨日たまたま会議がありまして、今年の春闘は賃上げを中心に所得向上に取組んでいくわけですが、大手の皆さんは当然お客様に今の状況も含めて運賃引上しつつ、さらには消費税については転嫁をしてもらおう。それと同時に元請事業者として、使っている事業者に対して運賃・料金をきちんと支払うことも、労働組合として、全体の底上げ、底支えという観点になっ

ている、という話をしてまいりました。したがって、今から企業交渉をする時に、そういうことも含めて全体としてどうしていくか、そういうことが一番ポイントになっていると思います。

次に、書面化の関係でございます。私も4月1日の施行に向けて、これまでの国交省の努力に対して敬意を表したいと思います。私も推進に向けて、ずっと主張させていただいてきました。それは、やはり商取引の基本は契約であって、労働契約もそうですが、きちんと書面でやる。我々の業界の商慣行で、なかなか馴染んでいなかったわけですが、その第一歩となります。確かに、義務付けが努力義務に変わった等、いろいろな個別の問題はありますが、少なくとも一歩進んだと思います。これからどのように中小も含めて定着させていくか、あるいはフォローアップをしながら取り組んでいくかということが重要です。ご説明にもありましたように、地方を含めて現在国交省を中心にパートナーシップ会議が開催されていますが、私どもの下部機関から意見があったのは、やはり経団連も商工会議所もいらっしゃいますが、どうしても荷主に書面化の趣旨についてご理解いただくことができない。要は、品質とか中身をきちんとするのは、事業者として当たり前といった表現で、パートナーシップ等々の場で発言があると聞いています。したがって、ぜひ経団連あるいは商工会議所の皆さんにも、そういう趣旨をもう一度地方にも伝えていただきたいなと思います。まさに、適正取引を前提としての書面化の問題ですから、よろしく願いしたいと思っていますところでございます。

2つ目は、燃油高騰対策についてです。中小も厳しいわけですので、あまねく恩恵を広めていく際に、税制の問題を考慮すべきです。やはり、完全に根拠を失っているわけですから、暫定税率をなくすことが一番必要です。ただ、現実的に国全体の財政を見ると、そういう話になりません。これもあまり話題にならないのですが、トリガー条項の問題もあります。先ほどガソリン価格のグラフもありましたが、160円の値を動かしたのも瞬間的にはあったわけです。

民主党政権の中で東日本大震災が起こり、復興とのかかわりで凍結していますが、一方では特別法人税の観点から考えると、トリガー条項の部分についても凍結を解除するというのも、1つの方法論だと思いますので、そういうこともあえて申し上げたいと思います。

あとは、やはり燃料サーチャージの問題です。書面契約できちんと燃料サーチャージの問題を謳いながら、お客さんに理解していただき浸透していくことが重要だと思いますし、もう1つは、安全対策も含めて労災事故の約7割が荷役作業、それも大多数はお客様の事業所の庭先で起こっているということがありますので、附帯作業の料金をきちんと鮮明にすると同時に、お客様の役割分担、事業者の役割分担、そういう責任所在をはっきりとさせるためにも、書面契約できちんと対応すべきだと思います。

最後に、ドライバー不足、あるいは車両不足の話がありました。いずれにしても3月までは、消費税の駆け込み需要も含めて、我々の業界は活気を呈してきます。引越しの繁忙期をどうするかという課題はありますが、総じていえば、少子化になった時に、ドライバー

不足、あるいは車両の問題というのは、我々の産業の大きな課題でございます。一方で 2020 年の東京オリンピック、とりわけ首都圏東京を中心に、さらに人材が足りない状況が見込まれます。これはご承知の通り、我々トラックのドライバー人材は、建設業の作業員とかなりオーバーラップしているところがありますので、そうしたところをどのように対処するか。さらに言えば、我々からすると、労働環境や労働条件を整備していかないと人が集まらない。この場で議論する話ではないのですが、さらに検討を深めるような場を持って、今から対応していく必要があると思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。以上でございます。

(野尻座長)

どうも有難うございました。

(山口委員)

交通労連の山口です。どうぞよろしくお願ひします。

まず、書面化の問題について国交省さんがこれほど前進させたことに、まずお礼を申し上げます。今後の問題は、実施状況をチェックし定着を図ることです。今までも同じような状況で「決めても守れない」こういう産業特性があるわけですので、抜け駆けする事業者がないようにしっかりと推進に向けた取組を要望します。

適正取引、要するに同じ土俵でルールを守ってやる、それ以外のものは排除するという観点から、これまで適正化実施機関も機能してきたわけですので、書面化の実施状況のチェックもかけていくべきと思ひます。物流施策大綱の中にも記述があるということでございますし、今回、交通政策基本法ができて、その中にどのように盛り込まれていくのかわかりませんが、物流施策大綱も整合性を取った中に位置づけていく必要があります。

今後は、現場担当者において実務的な問題が出てくると思ひます。そういう場合であっても、書面化を推進、定着化させていかないと、いつまでたっても、この業界は「抜け駆けして誰かがやったらいいんだ」とする風土が抜けないと思ひます。下請事業者がボトムアップ方式で窮状を上にはげないと、この問題は改善されないと思ひますので、交通政策基本法まで発展できるかわかりませんが、地方公共団体の首長なども入れて、この議論に参加させていただければと思ひます。我々の労働団体はバスもありますので、これがバスにも波及していけば有用と思ひます。水屋（エージェント）と実運送事業者とのやりとりは、詳しくわかりませんが、問題を是正する最大のチャンスと思ひます。これからもご力願ひたいと思ひます。

もう 1 点、燃料高騰対策の問題ですが、やはり燃料サーチャージがこの業界で叫ばれて、もう 5~6 年は経つと思ひます。ここまですべて、低迷している状況です。

山浦委員もおっしゃったように、トリガー条項の発令というものは、ガソリン価格が 3 カ月 160 円を超えることが条件になっていますが、復興特別法人税が今後なくなりますの

で、それがなくなった場合、当分の間税率ということもございますし、私もあまり詳しくないので、国交省さんでその辺がわかれば、ぜひお聞かせ願いたいと思います。以上です。

(野尻座長)

どうも有難うございます。岩城委員、お願いします。

(岩城委員)

国土交通省の参事官の岩城でございます。先ほど加賀課長からも話がありましたが、私は利用運送の担当をしております。先般、何人かの先生から、書面化にあたっては利用運送の役割は大変重要だという話をいただいております。今回、自動車局と一緒に、私どものセクションからも連名で、利用運送事業者団体にも通知をしっかりと出しまして、また説明にも直接行きました。この書面化の問題、適正取引の件につきまして大変重要な問題と思っておりますので、もちろん利用運送事業者もコンプライアンスが大変重要な点でございます。ということで、貨物課ともいろんな情報を共有しながら、しっかりと浸透させていくことを努力したいと思っております。以上でございます。

(加賀課長)

トリガー条項については、震災特例法で凍結をされているという、政府全体的話です。政府全体で震災対策をどう考えるか、財源をどう考えるかということでございますので、そういうことでご理解をいただきたいと思っております。

荷役作業中の事故の問題というのは、確かに書面化の話の入り口で3月に議論したので、ガイドラインの最後に参考資料4としてP27～28に付けました。書面化の話とセットで、今後我々の立場からも荷役作業の位置づけをしっかりとやるということもございますので、いろいろところで国交省の立場でも啓発していきたいと思っております。

山口委員からの、書面化の問題に適正化事業実施機関が連携を深めるというご指摘についても、適正化機関と相談をして考えたいと思っております。以上でございます。

(野尻座長)

有難うございました。一通り委員の皆様からお話をいただきました。加賀課長からもご回答いただいたところでございます。それでは、大庭審議官、お願いします。

(大庭審議官)

審議官の大庭でございます。どうぞよろしく申し上げます。

ただいまご議論いただきました書面化と軽油高騰対策について、書面化については適正取引のために極めて重要でございます。省令、ガイドラインと定めさせていただきましたが、これが義務付けではないというものの、1つの方向性を示すものであり、皆さま

方の共通認識としてスタートできる、誤解のないベースに立って話ができる、また対策が取れるということになるかと思えます。したがって、相互の信頼構築の為にも重要なものであるかと思えます。どうか、皆さま方、今後の普及、定着に向けて、それがなければ画餅に終わってしまうということになります。どうか、ご参集の業界の方々、経済団体の皆さま、これからそれぞれの立場でご尽力をいただければと思えます。次の時には、かなり徹底してきたという答えが出るのが皆さんの希望であると考えておりますので、よろしくお願ひします。

軽油高騰対策についても、サーチャージは実際の問題としてかなり難しい部分もあるということでございますけれども、これも制度として、考え方として、打ち出すことが、いろいろな意味で共通認識を作ることになると思えます。今後、今までのことについての周知、取組を引き続き進めますとともに、貨物課等での新たな切り口からの取組ということも必要であるかと思えます。そういった点についても、皆さまのお知恵をお借りしながら、今後ご意見を踏まえた上で、早急に対策を進めてまいりたいと思えます。どうかご協力を願ひしたいと思えます。以上でございます。

(野尻座長)

どうも有難うございました。それでは、議題 4 に進みたいと思えます。議題 4 は「消費税転嫁対策について」でございます。これにつきましても、国土交通省、全日本トラック協会から資料のご提示をいただいておりますので、よろしくお願ひします。

(加賀課長)

資料 4-1 説明 (省略)

(細野委員)

資料 4-2 説明 (省略)

(野尻座長)

有難うございました。本件について委員の皆さまから、ご質問やご意見をいただきたいと思えます。

(山浦委員)

説明の中で、貨物課が 10 月から相談窓口を開いているという話がありましたが、3 カ月経って、具体的な相談事例について、もしあればお聞かせ願ひたい。

(加賀課長)

転嫁の拒否というものはないですけれども、最後の資料の所に、新しい消費税率に基づ

いての運賃の届け出に関する手続が、1つあります。

今は、シリアスな質問やご指摘などはございません。適正取引に関わるいくつかのご指摘やご質問が、4月以降出てくると可能性があると思いますので、しっかりとアンテナを立てて、きちんと対応できるようにしたいと思います。

(野尻座長)

そのほかに、いかがでしょうか。

(田端局長)

公正取引委員会にも窓口があります。法律に基づいた消費税となりますので、消費税の性質上全体として上がるということですから、きちんとした転嫁は全部の事業、全部の国民が適切に行わなければいけないものです。

立場が弱い人が「転嫁できない」ということがあってはならない。したがって、きちんと監視をする。「価格カルテルはあってはならないことだが、例外的にカルテルを合法的に認めます」ということです。当然、消費税の増税分の転嫁をしなくてはいけない。公正取引委員会にも相談事案があったというような話も、貨物課のほうでその部分などもよくウォッチし、どんどん情報発信することが必要だと思います。届出することを事業者団体が行ったということは、そういう恐れがあり得るので出したと思いますので、実効性を持たせるために、通報などもどんどん受ける、あるいは公正取引委員会に通報するとか、そういうことをしないといけない。国民全体で取組んでいる消費税増税であるため、そのように認識しています。

旅客運賃と違って、タクシーが710円から730円と言っていますが、私どもの公示運賃になりますから、的確に転嫁されます。物流産業においても、そうなくてはならないと、私は思っております。

(野尻座長)

議題の1~4までご説明とご質問とご意見をいただきましたが、あらためてご発言等ありましたらお願いします。

(佐藤委員)

今回の件とずれているかもしれないが、セキュリティーにせよ、書面化にせよ、労働力にせよ、荷物が今後国内で先細るなかで、コスト要因として取られかねないところがあるかと思います。さもありながら、立地条件としての物流というのは、ネックになってはいけない部分だと思います。ですので、政府内において今後成長戦略等々で議論が煮詰まってくるかと思いますが、ぜひ物流という観点を入れて頂きたい。

オリンピックということになると、人の話ばかりが表面に立ってしまいますが、その裏

には必ず荷物を運ぶという側面もありますので、そこは政府内におかれましてもぜひ発言・活動を強めていただければと思います。経団連自身としても、どうしても「ものづくりさえすれば日本は良くなるのだ」ということを言ってしまっただけで、その間の過程を見る部分が弱いというところに、我々も反省しているところです。私どもも今後頑張っていきたいと思いますので、ぜひ一緒にやっていただければと思います。

(野尻座長)

有難うございました。

(田端自動車局長)

大変素晴らしいご意見をいただき、有難うございました。

(野尻座長)

書面化につきましては、浅井委員から「唐突」というお話もありましたが、私も細々とかなり前から書面化というものは必要だと発言してきました。一方、書面化は非常に難しいというご指摘もあり、本当にできるのかなというところもありました。そういう中で、今回こういう形で書面化の実施までにこぎつけていただいたことに、個人的にも御礼を申し上げたいとも思いますし、ぜひこれを荷主さん、トラック事業者の皆様あげて、実施に向けてご協力というか、これが当たり前の商慣行になるように育てていただけたら、大変有難いと思います。

もう1つ、物流大綱では、ムリ、ムラ、ムダをなくすということがキャッチフレーズになっております。この20年、30年、我が国の物流は効率化を図るということでやってきたわけですが、その評価はともかく、その効率化のためにいろいろところで無理をしてきたのではないかと思います。しかし、燃料高騰そして一番大きな問題は労働力不足ではないかと思うのですが、もう無理だ、できないという状況に来ているのではないかと思います。佐藤委員からのご発言でもありましたように、物流というものは、日本の社会や経済にとって極めて重要なものですから、なんとしても継続的に安定した基盤を築かなければいけない。この無理のできない環境は、おそらく初めて直面するものだと思いますが、そういう時代であればこそ、この荷主と運送事業者と一緒に会したパートナーシップ会議の意味が、より重要性を持つものとなるのではないかと思います。今後もこの会議は続いていくものだろうと思っておりますが、新たな環境でも関係者が協力をして、日本の物流の発展、あるいは効率化に貢献するような形を取っていただければ、有難いと思います。

最後に、課長から何か連絡事項等あればよろしく申し上げます。

(加賀課長)

本日の開催にあたりまして、委員の皆さまにおかれましてはお忙しい所ご議論いただき、

有難うございました。本日いただきましたご意見につきまして、各ブロックに通知をいたしまして、基本的に年度内目途に全国各ブロックで「トラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議」が開催される予定になっております。そちらの場でも議論をさらに深めていこうと考えております。

本日は委員の皆様におかれましては、熱心にご議論いただきまして、誠に有難うございました。

(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いたします。

(事務局)

長時間にわたり熱心なご議論をいただきまして、有難うございました。本日はこれにて会議を終了させていただきます。皆さま、有難うございました。

以 上